أضواء على قناة السويس

- بيان الرئيس جمال عبد الناصر عن تأميم القناة
- الجوانب المختلفة لقضية التأميم
يجلوها كبار الكتاب والمتخصصين
- الوثائق السياسية والرسمية لإنشاء القناة
- بيانات ورسوم وصور إيضاحية
- الوثائق الحديثة للتأميم

تقديم

لقد أصبحت قضية قناة السويس بالنسبة لمصر قضية منتهية ، مكسوبة ، وآلت الى ذمة التاريخ بلا رجعة تلك السيرة الجارحة المؤلمة التى أحاطت باسم القناة فى أذهان الاجيال المتلاحقة من المصريين الذين عاشوا منذ أن ضرب أول معول فى حفر القناة حتى يوم ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦

ولقد رأينا كيف كان الاستعمار ، الذى تغول على قناة مصر وارض مصر ، يتغول كذلك حتى على تاريخ مصر ليزيفه وفق هواه ، وليجعل منه سنادا لنزواته ، وتحليلا لآثامه ، وتعليلا لسطوه وسرقاته .

غير أن مصر التى أخذت بيد القوة والعزة قناتها ، قد أخذت كذلك حقها الطبيعى فى تدوين تاريخها ، لانها أعرف الناس بحقيقة وقائعه ، وأخبرهم بعدالة قضاياه .

وفى سبيل هذا التدوين أعلن السادة الذين ستقرأ لهم فى هذا الكتيب جوانب من وجهة نظر مصر الصادقة فى قضية القناة ، أعلنوها على العالم خلال المذياع كلمات مخلصة مسموعة ظفرت بها آذان الملايين ممن يستمعون القول فيتبعون أحسنه . واليوم تقدمها وزارة الارشاد القومى مدونة مطبوعة ، ليقرأها من لم يسمعها ، وليتأملها من يريد أن يقلب صفحات العبرة والموعظة كل حين .



بطـل التـأمـيم

من خطاب الرئيس فى مؤتمر الاسكندرية الشعبى فى مساء يوم ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦

« يعاقبوننا (أى الامريكان والانجليز) بقطع الـ ٧٠ مليون دولا على خمس سنوات ، يعاقبوننا بتعطيل رفع مستوانا ، ويقولون فى جرائدهم ان الشعب المصرى يعرف ان جمال عبد الناصر ضده ولا يعرفون اننى أرفض لان الشعب المصرى لا يوافق على طلباتهم .

ولما قررنا تأجيل مشروع السد العالى تكلموا هم وطلبوا التنفيذ لما وصل بلاك مدير البنك وقال اننا بنك دولى وليس بنكا سياسيا وليس لى دعوة بأمريكا ولا أقول الا الرأى الذى أؤمن به ، فقلت له ان مجلس الادارة يتكون من الدول فهو على هذا الاساس بنك سياسى . وكنت أنظر الى مستر بلاك وأتصور أن الذى يجلس أمامى فرديناند دلسبس . عادت بى الذاكرة الى الكلام الذى كنا نقرأه عام ١٨٥٤ عندما وصل الى مصر وذهب الى الخديو وقال له نريد حفر قنال السويس الذى سيفيدك ، وهو مشروع ضخم سيعيد لمصر الكثير . وكان كل بلاك مايقعد يتكلم أحس بالعقد فى كلامه ويعود بى التفكير الى دلسبس . وقلت له اننا لا نريد أن نعيد كرومر آخر الى مصر فأرجوك فى كلامك معى ان تضع هذا الاعتبار فى نفسك ، لدينا عقدة من كرومر ومن دلسبس ، هذه هى صورة دلسبس حينما وصل الى مصر فى ٧ نوفمبر ١٨٥٤ . جاء الى الاسكندرية وبدأ يعمل فى ٣٠ ديسمبر ١٨٥٤ بعد اتصاله بالخديوى محمد سعيد

حصل على امتياز القنال ، وفى صدر الامتيـاز قال حيث ان صديقنا دلسبس لفت نظرنا الى الفوائد التى تعـود على مصر من اتصـــال البحرين وأخبرنا عن تكوين شركة من أصحـــاب رؤوس الاموال أعطينا التفويض بحفر القنـــاة .

هذا كان فى ١٨٥٤ من مائة سنة بالضبط تكونت الشركة وأخذت منها مصر ٤٤٪ من الاسهم،والتزمت بالتزامات للشركة، تعهدت بتقديم العمال للسخرة ١٢٠ ألف عامل ماتوا فى حفر القناة،حفرت القناة بجماجمنا وعظامنا ودمائنا ، ودفعنا تعويضات لدلسبس وكان المفروض ان نأخـــذ ١٥ ٪ من الارباح فـــوق ٤٤ ٪ فى الاسهم فتنازلنا عنها . وبعد ان كانت القناة محفورة للخديوى أصبحت مصر ملكا للقنـــاة ٠ هــل خضعت القنـــاة لقوانين البلاد وعرفها ؟ كلا بل انها تعتبر نفسها دولة داخل الدولة . المنازعات تختص بالفصل فيها المحاكم المصرية ويقضى فيها طبقا للقوانين المصرية . نتيجة كلام دلسبس للخديو سنة ١٨٥٦ والصداقة : والديون ٠ النتيجة احتـــلال مصر ١٨٨٢ استدانت مصر واضطرت الى بيع نصيبها الـ ٤٤ ٪ فاشترته انجلترا بمبلغ ٤ مليون جنيه وتنازل اسماعيل أيضا عن الارباح٠ ان انجلترا حصلت مجانا على ٤٤ ٪ من الاسهم ٠

هل يعيد التاريخ نفسه بالخداع والتضليل ، وهل يكـــون الاستغلال والتحكم الاقتصادى سببا فى القضـــاء على حريتنا السياسية؟ لايمكن مطلقا أيها الاخوة٠ نحن لا نكرر الماضى،نحن نقضى على الماضى ، نحن نبنى بلدنا بناء سليما جديدا ونتجـــه للقضاء على آثار المـــاضى البغيض التى حدثت رغما عنا خداعا وتضليلا .

قناة السويس التى ضحيت فيها قناة مصرية، شركة مصرية اغتصبت بريطانيا حقنا فيها ، ولا زالت بريطانيـــا من وقت

افتتاح القناة تتلقى الفوائد والجميع يأخذون ، ومع ذلك فهي شركة مساهمة مصرية . دخل القناة ٣٥ مليون جنيه أى ١٠٠ مليون دولار ناخذ منها نحن الذين مات من أبنائنا ١٢٠ ألف عامل نأخذ مليون جنيه أى ٣ مليون دولار . الشركة التي قامت حسب الفرمان من أجل مصلحة مصر والدخل يذهب لهم طبعا . العيب ان تمتص دماء الشعوب لا أن تقترض من أجل البناء . لن نكرر الماضي أبدا ولكن نعفي عليه ، سنستعاد حقوقنا في قناة السويس .

هذه القناة ملك لمصر فهي شركة مساهمة مصرية حفرت بواسطة المصريين . ١٢٠ ألف مصرى ماتوا أثناء حفرها . هذه الشركة التي مقرها باريس مغتصبة مثل دلسبس ومثل بلاك عند ما جاء . ستبنى السد العالى وسنحصل على حقوقنا ، سنبنيه كما نريد . وسنصمم على هذا . ٣٥ مليون جنيه كل عام تأخذها شركة القناة فلنأخذها نحن .

١٠٠ مليون دولار تحصلها القناة كل سنة نحصلها نحن لمنفعة مصر ، ولهذا ونحن اليوم حينما نبنى السد العالى نبنى أيضا سد العزة والحرية والكرامة ، ونقضى على سدود الذل والهوان ، ونعلن ان مصر كلها جبهة واحدة كتلة وطنية متكاتفة . سنقاتل لآخر قطرة من دمائنا كصلاح مصطفى ومصطفى حافظ . فى سبيل بناء بلدنا لن نهادن تجار الحروب ، سنعتمد على سواعدنا وعلى دمائنا فنحن أغنياء . كنا متهاونين فى حقوقنا فسنسترد هذه الحقوق خطوة خطوة ، وسنبنى مصر القوية مصر العربية .

وقد وقعت اليوم ووافقت الحكومة على القانون الآتى: (أنظر نص القانون ضمن ملاحق هذا الكتاب) .

انبا لن نمكن منا المستعمرين أو المستبدين ، لن نقبل أن يعيد التاريخ نفسه مرة آخرى ؛ سنبنى مصر بناء قويا متينا ونتجه الى الامام نحو استقلال سياسى واستقلال اقتصــادى ونحو اقتصادى قومى من أجل الشعب ، واذا التفتنا الى الخلف فلنهدم آثار الماضى آثار الاستعمار والاستغلال والسيطرة .

واليوم وقد عادت الحقوق الى أصحابها بعد مائة سنة ، اليوم انما نحقق التحــرر الحقيقى وروح السيــادة · لقــد كــانت قناة السويس دولة فى داخل الدولة . تعتمد على مؤامرات الاستعمار وأعوانه،لقد بنيت القناة من أجل مصر ولكنهاكانت منبعا للاستغلال ؛ وليس عيبا ان اكون فقيرا ولكن العيب هو امتصاص الدماء .

اليوم نستعيد هذه الحقوق ، وأقول باسم شعب مصر اننــا سنحافظ على هذه الحقوق ودونها دماؤنا وأرواحنا ·

وقد كانت قناة السويس صرحا من صروح الاستبداد ؛ واليوم هذه أموالنا ردت الينا هذه حقوقنا عادت الينا ·

ودخل قناة السويس ٣٥ مليون جنيه فى السنة اى ١٠٠ مليون دولار ، وعلى ذلك فلن ننظر الى المعونة الامريكيــة التى كانت ٧٠ مليونا فقط .

اليوم بعرقنــا ودموعنــا وأرواح شهدائنــا وجماجمهـــم نستطيع ان نحمى هذا البلد، وسنعمل وننتج ونزيد فى الانتاج برغم كل المؤامرات وكل ما يصــدر من كــلام من واشنطن ، سأقول لهم موتوا بغيظكم فهم لا يريدون ان نكون دولة صناعية حتى لا تبور تجارتهم عندنا .

لم ار معونة امريكية متجهة الى التصنيع ، ولكن كل معونة متجهة الى الاستغلال : نحن نشعر اليوم اننا اصلب عوداواشد عزما وقوة وايمانا ، اليوم نشعر مع استعادة القناة كما طردنا فاروق اننا نحقق امجادا لمصر . سنتجه قدماالى الامام شعب واحد يؤمن بنفسه وقوته آلى على نفسه ان يعمل ويزحف زحفا مقدسا نحو البناءوالتصنيع والانشاء ، كتلة متراصة تقف ضد الغدر والاستعمار ، سنفعل مانريد لا شريك لنا ، وحينما نستردحقوقنا المغتصبة سنزداد قوةوسيزداد انتاجنا وعملنا .

والآن ايها المواطنون ، يتجه اخوة لكم من ابناء مصر لادارة القنال ، الآن فى هذه اللحظة يتسلمون شركة القناة المصرية ويديرون ملاحتها وهى جزء من مصر ، نقوم بهذا العمل لنستعيض الماضى ونبنى العزة والكرامة » .

قناة السويس بين الماضي والحاضر

للدكتور سليمان حزين

فى هذه الايام التى تكتب فيها مصر تاريخها من جديد بعد أن أعلن رئيسها تأميم قناة السويس ، واستردت الامة حقها الكامل فى هـذا الجزء العزيز من الوطن الـكريم ، من المفيـد ان أستعـرض تاريخ هـذه القنـاة وصلتهـا بموقع مصر الجغرافى الفريد كهمزة الوصل بين الشرق والغرب ، ومعقـد الاتصال بين القارات ، ومفرق بحار الشمال وبحار الجنوب ، لنقارن بين الماضى والحاضر ، ولنستطيع فى ضوء ذلك ان نحكم حكمنا الصحيح المستنير على مدى أهمية هذا القرار الخطير والحدث الذى يتجه بتاريخ مصر ومكانتها العالمية اتجاها جديدا يصحح الاوضاع ويرد الى أرض الكنانة مكانتها العالمية بين الشرق والغرب كما يرد لها حقها الطبيعى فى ان تكـون سيدة الموقف بحكم موقعها الجغرافى ومكانتهـا التاريخيـة التقليدية بين الامم والشعوب .

ولئن كانت الطبيعة قـد حبت أرض الزاوية التى نعيـش فيها بموقع جغرافى لا يضارعه ، بل ولا يدانيه ، موقع أى بلد آخر فى العالم ، فان هذا الموقع كان بالنسبة لمصر مصـدر نعمة كبرى فى عهود قوتها واستقلالها بهذا الموقع ، وكـان مصدر نقمة وبلاء فى عهود ضعفها واستكانتها وطغيان الاجنبى وسيطرته عليها ، والدرس الذى نتعلمه عن التاريخ ، هو ان

مصر فى حالة قوتها وازدهارها وأمنها وسلامها كانت دائما تقوم على المواصلات العالمية وتيسر أسبابها بالبر والبحر . وتحمل أمانة التجارة ورسالة الاتصال الثقافي بين الشرق والغرب . وتتيح لابناء آسيا والمناطق الحارة فى بحار الهند وأفريقية ان يتصلوا اتصالا حرا آمنا مثمرا بأبناء البحر الابيض المتوسط وما وراءه فى أوروبا وفى الشمال .

اما فى عهود الضعف حين أصاب مصر الانحلال الداخلي ، وحين طغى عليهاغزاة أجانبوفدوا اليها ليحتلواموقعها الجغرافى وليتحكموا عن طريق هذا الاحتلال بالمواصلات العالمية ، وليبلغوا بذلك مآربهم فى السيطرة العالمية ... فى مثل هذه العهود كان احتلال مصر وبالا عليها من جهة ، واستغلالا لموقعها من أجل تحقيق مآرب استعمارية وأهداف امبراطورية باغية من جهة أخرى . ذلك ما حدث عند ما احتل الرومان أرض مصر فى العهود القديمة ، وما حدث عند ما احتل البريطانيون أرضها وقناتها فى العهد الحديث ، فدخلوا بمصر فى دور من الاستغلال الرخيص واستنزاف دم البلاد ومواردها الاصيل وحرمان أبناء الكنانة من القيام برسالتهم الخالدة كحراس للاتصال الحر الطليق بين البحرين . واستطاع الانجليز بعد أن أخضعوا مصر لسلطانهم ان يستغلوا قناتها فى سبيل تحقيق مآربهم الاستعمارية ، وتمكين سيطرتهم على مواصلات البحار . فلم يعد الامر أمر تجارة أو نقل بحرى وانما غدا أمر امبراطورية تنشأ ، وتمكن لها أسباب الاتصال العسكرى . وأصبحت قناة السويس نقطة الارتكاز لاحكام السيطرة على الهند رغم بعد الشقة . وأصبحت كذلك نقطة ارتكاز توسع منها البريطانيون جنوبا مع وادى النيل ومع البحر الاحمر وسواحل افريقية ، وشرقا الى أرض فلسطين

والحجاز والاردن وأطراف العراق ، وشمالا الى أبواب القسطنطينية وبلاد اليونان فى الحرب العالمية الاولى ثم فى الحرب العالمية الثانية ، وغربا الى ليبيا وشمال أفريقية • فكأن القناة لم يعد أمرها أمر طريق بحرى ، وانما غدا فوق ذلك أمر ارتكاز عسكرى من أجل تحقيق السيطرة العالمية ، ومن أجل تكوين امبراطورية تقوم على الغزو والفتح والعدوان •

وهكذا نتلقى عن التاريخ درسا فى غاية الاهمية وفى غاية الخطورة ، لا بالنسبة لمصر وحدها ، وانما بالنسبة للشرق القريب كله ، بل بالنسبة للعالم أجمع ، هذا الدرس هو ان مصر القوية المتمكنة فى موقعها كانت دائما توجه هذا الموقع فى سبيل خيرها والخير الانسانى العام • أما مصر التى يحتلها الاجنبى الغاصب فانها كانت لا تملك من أمرها شيئا ، وكان الاجنبى يسخر موقعها من اجل تحقيق مآرب لاتتصل بالامن ولا الرخاء أو السلام العالمى بسبب من الاسباب •

على هذا النحو أعاد التاريخ نفسه أكثر من مرة • وبدأ هذا التاريخ أيام مصر القديمة فى أواخر العهد الفرعونى عند ما فكر المسلمون فى أول مرة فى ان يشقوا مفرق البحرين ويصلوا بين النيل وبين الطرف الشمالى لخليج السويس • وكان للنيل فرع قديم يسميه الجغرافيون القدماء باسم الفرع البيلوزى ، وهو يبدأ من رأس الدلتا ويتجه شرقا فى وادى طميلات الذى تسير فيه ترعة الاسماعيلية فى الوقت الحاضر ، ويصل الى منطقة البحيرات وبرزخ السويس ، ثم يصب فى النهاية عند منطقة الترعة القديمة الى الشرق من بور سعيد • فرأى المصريون ان من الميسور ان يوصل هذا الفرع القديم ببحيرة التمساح والبحيرة المرة • ومن هناك تنصرف المياه الى خليج السويس • وعلى هذا النحو استطاع

المصريون القدماء ان يصلوا بين البحرين وان يفتحوا أبواب الاتصال المائى بين الشمال والجنوب · والشيء الطريف أن هذا العهد المتأخر فى أيام الفراعنة ، امتاز بأنه كان عهد اتصال تجارى وفكرى استفاد منه المصريون وغيرهم لا سيما الاغريق القدماء الذين نشطت تجارتهم وأفادوا كثيرا من فتح هـــذا الطريق المائى ·

واستمرت الحالة على هذا النحو أيام البطالسة الذين عنوا كل العناية بتطهير مجرى الفرع البيلوزى من الطمى الذى يتراكم عاما بعد عام وفتحوا أبواب التجارة على مصاريعها ، واتخذوا من مصر وطنا لهم وتطبعوا بطبائع سائر المصريين واعتنقــوا ديانتهم . وغلبتهم البيئة المصرية ؛ فشملتهم وطبعتهم بطابعها المصرى الظاهر فى كل شيء وازدهرت الحياة فى مصر كمـــا ازدهرت التجارة العالمية ، حتى جــاء الرومان ودخلوا مصر غالبين فاتحين ، فلم يتطبعوا بطباع أهلها ولم يندمجــوا فى سكانها ولم يتيحوا للبيئــة المصرية الطيبــة ان تهضمهـــم ، وانما حاولوا الاحتفاظ بكيانهم كغلبة وفاتحين · وانعكست صورة ذلك فى حياة مصر كلها ، فأصبحت مصر لا تزيد عن أن تكون مزرعة تمول روما بالقمح · أما الاتصـــال البحـــرى فقد اضمحل ثم اندثر لان الرومان لم تكن فيهم طبيعـــــة المصريين الذين يعرفون كيف يوجهون الاتصال البحرى عن طريق بلادهم وجهة الخير والنفع العالمى العام · وانما انساق الرومان نحو انشاء امبراطوريتهم العريضة فى الشرق الاوسط وكان ذلك على حساب مصر واستغلالا لموقعها الجغرافى ·

ثم تغير التاريخ أيام العرب حين فتحوا مصر فلم يدخلوها كغزاة ، وانما دخلوها كمحررين ، ورحبت مصر بهم فاندمجوا فى حياتها ، وتوحد طابع الفكر والثقافة والدين بين مصر وما

يجاورها من أقطار العروبة · وعاد العرب ففتحوا قناة أمير المؤمنين أو طهروها بعد ان تراكم فيها الطمى وسدها أيام ان أهملها الرومان والبيزنطيون · ولم تلبث مصر ان ازدهرت فيها الحياة أيام الدول العربية المختلفة التى قامت فيها ، وأصبحت مركزا للتجارة ومنارا للعلم والثقافة فى وقت واحد· وتيسرت لمصر أسباب القوة، فلم تسخر قوتها فى سبيل الفتح أو العدوان ، وانما سخرتها فى سبيل الدفاع عن كرامتها وكرامة الشرق الادنى كله · تمثل ذلك فى أكثر من عهد واحد ، أيام الحروب الصليبية التى كانت عدوانا سياسيا من الغرب الاوروبى قبل ان تكون حربا دينية · ثم أيام التتر والمغول الذين حطموا بغداد فى عام ١٢٥٨ الميلادى، ثم هزمتهم جيوش المصريين فى موقعة عين جالوت بأرض فلسطين الطاهرة بعد ذلك بأربعة أعوام،وأنقذوا بذلك حضارة المشرق الاسلامى والعربى كله ، بل أنقذوا بذلك تراث الانسانية الذى كادت ان تدمره جحافل التتر والمغول ·

وعاد التاريخ فتغير أيام حكم الاتراك الذين دخلوا مصر ولم يكونوا ليعرفوا عن التجارة أو الاتصال الثقافى شيئا يذكر· فأهملوا القناة كما أهملوا الاتصال التجارى والثقافى·ودخلت مصر فى عهد من الظلمة والضعف والاستكانة ، جاء الاستعمار الاوروبى فى أعقابه فوجد مصر هزيلة ضعيفة · ووجد الطبقة الحاكمة فيها منحدرة من أصل تركى لم يندمج فى حياة مصر كما اندمج البطالسة الاقدمون ، ولم يتجاوب معادراك المصريين للحقيقة التاريخية الخالدة ، وهى أنهم القوامون على موقعهم الجغرافى ، والقائمون على رسالتهم الباقية على الزمن كهمزة الوصل والامن والسلام بين شعوب العالم القديم · واستطاع الاستعمار ان ينفذ الى موقع مصر ، فانطلت حيلته على نفر من حكامها وشقت القناة · ولم تستطع الطبقة الحاكمة

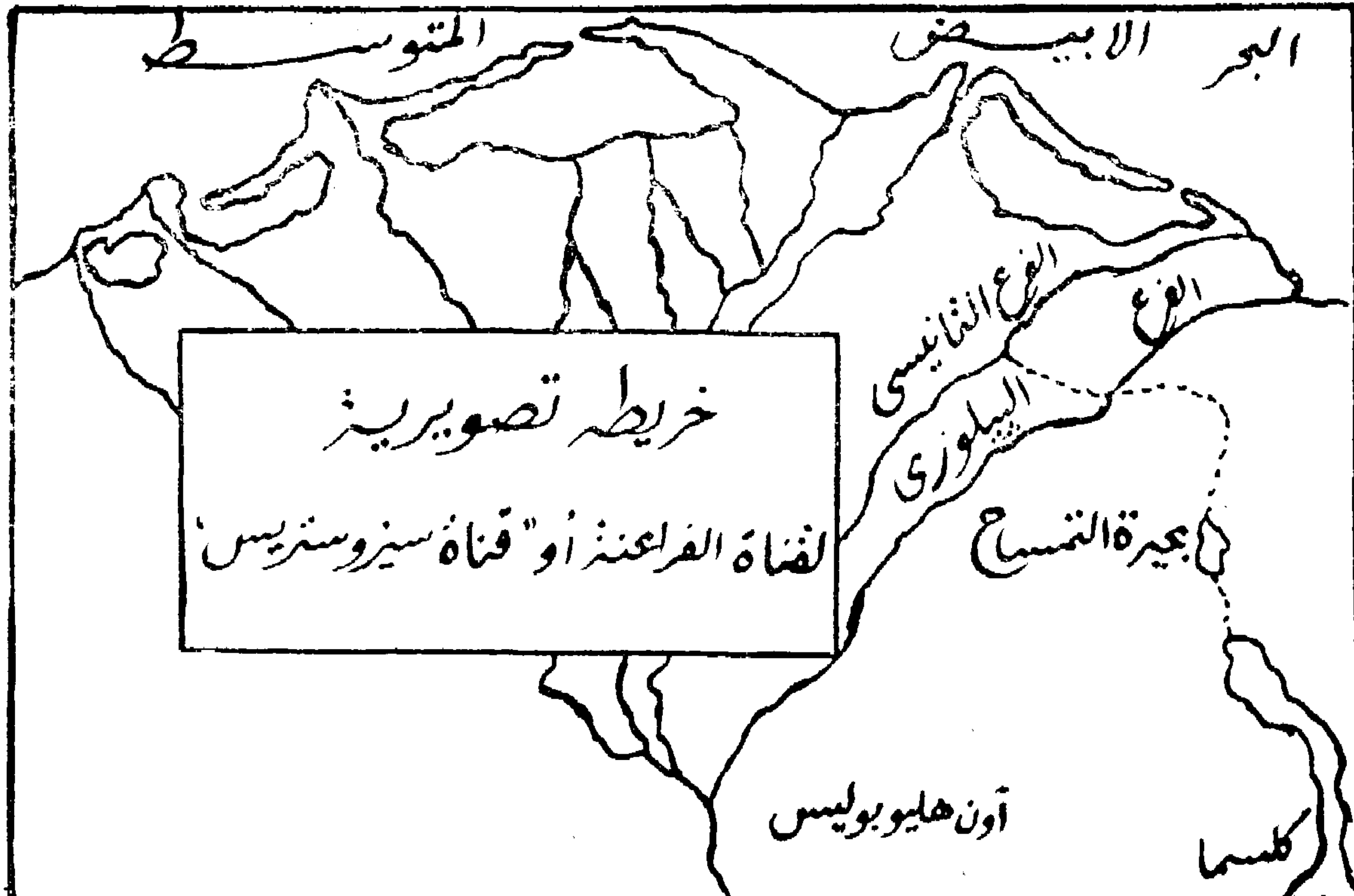
الغربية عن مصر ان تساور شعور المصريين وادراكهم السليم الصحيح لقيمة القناة التي ينبغي ان تكون للمصريين أنفسهم، حتى لا تسخر من أجل استعباد مصر ؛ ولا تتخذ وسيلة من اجل تحقيق السيطرة العالمية .

وهكذا وجدت حيل الاستعمار فرصتها عن طريق حكام مصر . وأفاد الاستعمار من ان شعب مصر اذ ذاك كان مغلوبا على أمره ، بعد ان قضى ثلاثة قرون ونصف قرن تحت نير الحكم التركي وما جاء في أعقابه ، ووضعت بريطانيا يدها آخر الامر على القناة بعد مساومات خسيسة مع قوى الاستعمار الاخرى ، ومنها فرنسا التي احتلت تونس في عام ١٨٨١ ، فتغاضت عن احتلال بريطانيا لمصر وقناتها في عام ١٨٨٢ .

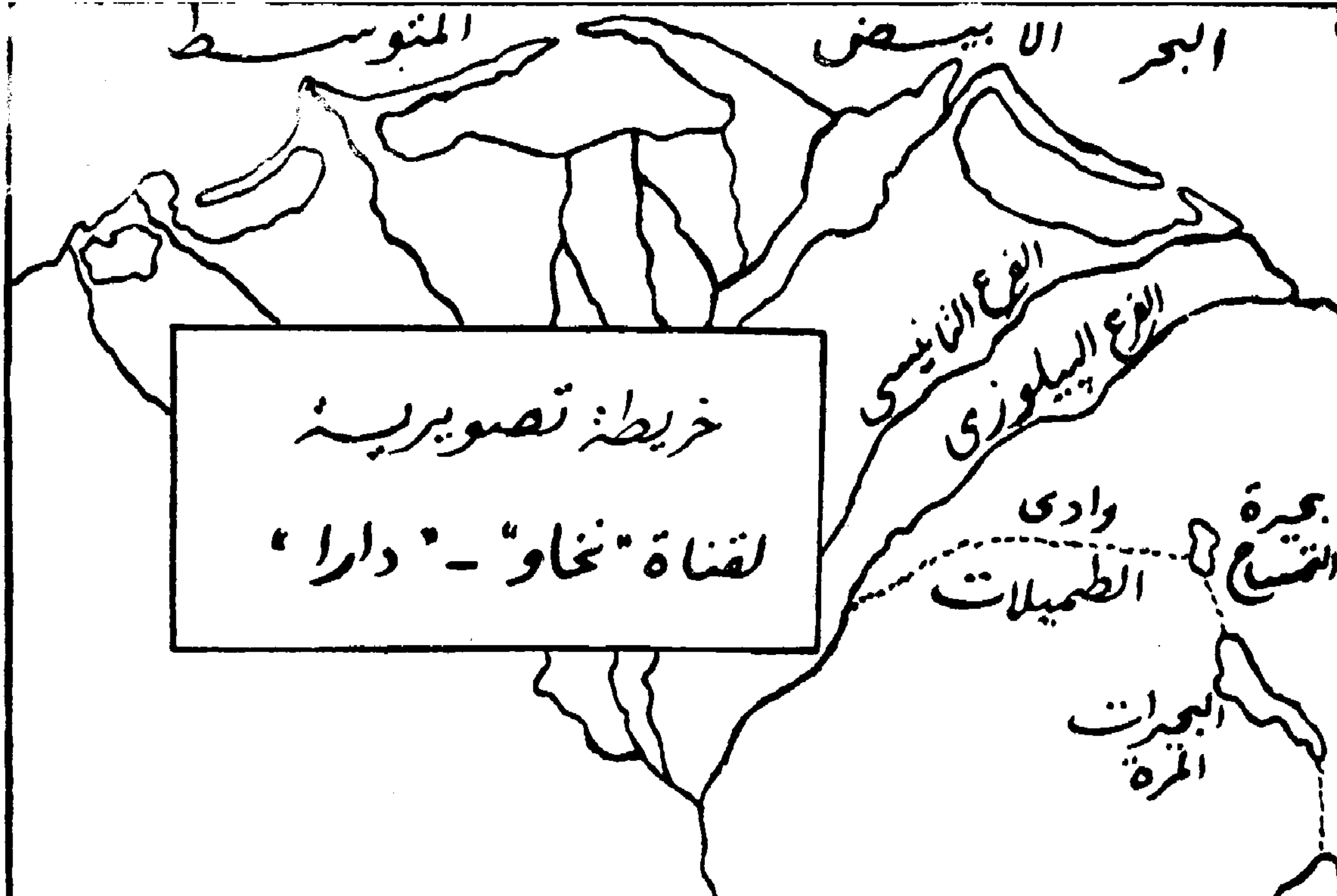
وسار التاريخ في اتجاهه الذي تعرفه ، والذي لم يكن فيه الامر أمر اتصال تجاري ومواصلات بحرية فحسب ، وانما غدا أمر احتلال وتوسع وفتح واستعمار وسيطرة عالمية .

في ضوء هذا العرض نستطيع ان ندرك كيف اننا نعيش اليوم في نقطة تحول خطير في التاريخ، وكيف ان هذه الثورة العظيمة حين حررت أرض القنال ثم استردت حق مصر غير المنازع في قناتها البحرية ، وحين ردت للمصريين اعتبارهم ، وردت لهذا الوطن كيانه المتكامل ، وحين أقامت من أبناء مصر حراسا على موقع بلادهم ، وحماة للاتصال الحر الطليق بين البحرين ... حين فعلت ذلك قد حولت مجرى التاريخ ، وحولته الى ما يخدم استقلال مصر ورفاهيتها من جهة ، ويخدم الأمن والسلام والاتصال العالمي من جهة أخرى، كما يقطع السبيل الى غير رجعة على الاستعمار ، فيحول بينه وبين ان يتخذ من مصر أداة للعدوان في المشرق ، أو نقطة ارتكاز من أجل تحقيق السيطرة العالمية الغاشمة .

ألا بارك الله هذه الخطوة ، وهذا التحول الحاسم الخطير نحو الخير ونحو الرفاهية ، ونحو الامن ، ونحو السلام العالمي .

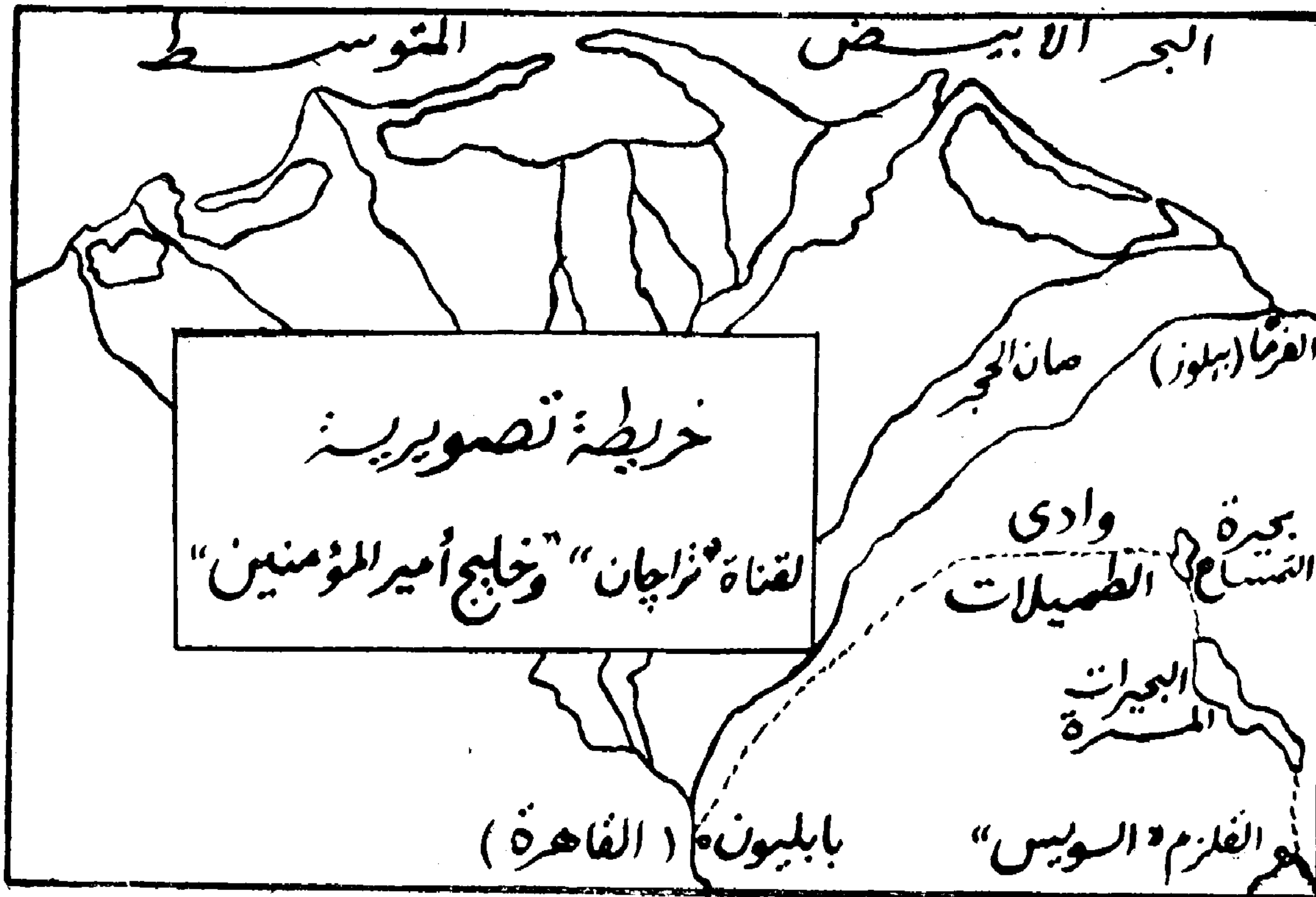


القناة الاولى



القناة الثانية

سنة ٥٢١ قبل الميلاد ... خط سير القناة



القناة الثالثة

في عهد امير المؤمنين عمر بن الخطاب ... خط سير القناة



القناة الرابعة
مصرية ... للمصريين
منذ مولدها منذ ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦

لقد حاربت انجلترا مشروع فتح القنال

للسيد الأستاذ فتحي رضوان

لمصر رسالة دأبت على القيام بها ، على مر الحقب والاجيال ، تلك هي وصل الشرق بالغرب ، وتذليل الصعاب القائمة في وجه التجارة بين الامم والشعوب • ورسالتها هذه ، مستمدة من الموقع الذى اختاره الله لها ، عند ملتقى القارات ، وعلى مفترق من طرق التجارة • فانبثاق الاديان فيها ، واحتماء الاديان بها ، وازدهار الثقافة والحضارة على شواطىء نيلها ، جعل خدمة الناس والتقريب بينهم ، وتوفير أسباب السعادة لهم ، والقضاء على دواعى الخلاف والفرقة بين أفرادهم وجماعاتهم ، عمل مصر الاساسى وواجبها الرئيسى • ولقد سعى الاستعمار سعيا متصلا ليفهم المصريين أولا ، ثم ليفهم العالم بعد ذلك ، ان قناة السويس التى صدر الفرمان الأول بتأسيس شركة مصرية لحفرها فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ — كانت ابتكارا فرنسيا أو غربيا على الاقل ، فطن اليه دلسبس ، ولم يلتفت اليه أحد من الناس قبله • ولم يكن هذا الادعاء سوى خرافة من الخرافات الكثيرة التى حشا بها مؤرخو الاستعمار تاريخنا ، والتى تجرعناها ، فيما تجرعنا من سموم الافكار والدعاوى التى احتواها الطعام والشراب اللذين أعدتهما مطابخ الغرب لعقولنا وقلوبنا • والحقيقة أن البحر الابيض المتوسط ، كان متصلا بالبحر الاحمر ، قبل ان يولد دلسبس بل قبل ان تولد فرنسا كلها ، بل قبل أن تولد أوروبا قاطبة بنحو ثلاثة آلاف

وستمائة سنة . ففى عهد الملك سنوبرت الثالث الذى كان قد ولى حكم مصر فى ١٨٨٧ قبل الميلاد ، ربط البحرين عن طريق فروع النيل القديمة التى كانت موجودة اذ ذاك قبل ان تتجمع فى مجرى النيل الضخم . وكان مجرى هذه القناة، هو نفس المجرى الذى تتدفق فيه الآن مياه ترعة العباسة التى تصل ما بين مدينتى الاسماعيلية وبور سعيد . ولما طمرت الايام هذه القناة جددها الملك نخاو ، وتم تجديدها فى سنة ٥٢١ قبل الميلاد . فعادت مصر الى الاضطلاع بواجبها العظيم فى توسيع نطاق التجارة العالمية وتذليل أسباب القوت للناس ، وفى جمع شملهم . والتقريب بينهم . فلقد سجل قيام هذه القناة ، هيرودوت المؤرخ وأرسطو الفيلسوف ، كما سجل ذلك أيضا ديدروبللنى فيما خلفوه من كتبهم وآثارهم الادبية .

لذلك لم أستطع ان أمنع ابتسامة ارتسمت على شفتى وأنا أقرأ لاحدى الجرائد الفرنسية الصادرة فى ٢٩ يولية ١٩٥٦، أن مصر بتأميم القناة « تسترد عمل الرأسماليين الذين بشقهم قناة السويس عام ١٨٦٨ غيروا وجه الارض لصالح التوسع الاقتصادى العالمى » . حقا ان التاريخ هو من بين ضحايا الاستعمار . وأعظم تلك الضحايا نصيبا من التعذيب والتنكيل. أما وجه الارض فهو قوام تلك الضحية ، فالاستعمار يتصور ويجب ان يتصور معه الناس أنه غير الارض لصالح الناس ، وأنه أحال تلك الارض الى جنة من جنان الخلد ، ولهذا فهو يزعم فى اجتراء مذهل ، ان الذين شقوا القناة فى سنة ١٨٦٨ ، قد غيروا وجه الارض ، وكأن هذه القناة لم تكن وجدت من قبل ، وكأن مصر لم تكن تحمل على صفحة نيلها ، وأكتاف أبنائها ، بضائع الغرب الى الشرق، ثم بضائع الشرق الى الغرب . وينسى أبواق الاستعمار ، ان القنوات التى شقتها مصر الفرعونية عادت مصر الاسلامية

فشقت مثلها فى عهد عمر بن الخطاب ، وقد سميت هذه القناة بخليج أمير المؤمنين • فلا يتسربن الى اعتقاد واحد من أبناء مصر، هذا الافتراء الذى يردده الغرب ، وليبق أبناء مصر وأبناء العروبة واثقين ان بلادهم لم تخن أبدا الرسالة الانسانية التى ندبت لها ، ولم تفرط فى الامانة التى أؤتمنت عليها وخلقت لها •

فحينما فكر الغرب فى شق قناة السويس ، لم يفكر أبدا فى صالح التوسع الاقتصادى • فقد كان مشروع القناة مشروعا سياسيا بحتا ، فكرت فيه فرنسا لتكسب منه كسبا سياسيا بحتا كذلك •

لذلك قاومت بريطانيا هذا المشروع أبلغ مقاومة بينما أيدت مشروع مد السكة الحديدية من القاهرة الى السويس لأن الشركة التى كانت ستنفذ هذا المشروع شركة انجليزية ، وفى الوقت نفسه عملت فرنسا أقصى ما تستطيع لتعوق تنفيذ مشروع السكة الحديدية • وقد نجم عن ذلك أن معدات السكة الحديدية من قضبان وأسلاك وصلت الى ميناء الاسكندرية ثم بقيت ملقاة على أرصفة الميناء فترة من الزمن تلفحها الشمس ، ثم يعلوها الصدأ ، حتى فقدت قيمتها •

فلو ان التوسع الاقتصادى كان هدف الاستعمار ، وهدف الذين شقوا قناة السويس فى سنة ١٨٦٨ كما تزعم جرائد فرنسا اليوم ، لرحبت فرنسا بمشروع سكة حديد السويس ، ولرحبت بريطانيا بمشروع قناة السويس ، ولتعاون الجميع فى انجاح المشروع وتركه بين يدى مصر ، ولكن القصد كان

دائما التوسع الاستعمارى ، وكسب مغانم اقليمية أو عسكرية على حساب أمن الناس وراحتهم ورخائهم ٠

لقد حاربت بريطانيا مشروع فتح قنـاة السـويس حتى اضطر دلسبس ان يسافر الى لندن ليخفف من حدة معارضة الدوائر البريطانية لهذا المشروع ، ان لم يستطع كسبها الى صفه . وقد عاد من العاصمة البريطانية دون ان يحقق شيئا من الغرضين٠فالذين يباهون اليوم العالم بأنهم غيروا وجه الارض لصالح التوسع الاقتصادى ، كان فريق منهم فى الماضى يجفل من الفكرة ، بل كان يحاربها ويعمل على اخفاقها ٠

الى جانب هذه الحقيقة التى لا يعرفها الكثيرون من أبنـــاء مصر . توجد حقيقة أخرى مجهولة على الرغم من ضخامتها ، ذلك ان أوروبا تزعم أنها هى التى مولت القناة ، أى هى التى أنفقت على انفاذ المشروع،والتى احتملت نفقات الدراسات السابقة عليه ثم نفقات المعدات والادوات التى استعملت فيه، ومرتبات المهندسين والفنيين الذين قاموا على تنفيذه ، وليس ثمة فرية أضخم من هذه الفرية ٠ فمصر هى التى مولت المشروع تقريبا، ولم يكن لاوروبا فى هذا الجانب من المشروع ما يستحق أن يذكر ، اذا ذكرت التكاليف والتبعات المالية الضخمة التى قامت بها مصر ٠

لقد صدر الفرمان الاول من سعيد والى مصر ، الى فرديناند دلسبس فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ومنــذ صــدور الفرمان ومصر هى التى تنفـق عـلى الدراســات العلميــة والبحوث الهندسية ٠٠وقد استغرقت تلك الدراسات أكثر من عامين لم يكن فى الوسع ان تستمر وان تؤتى أكلها ما لم تجد من ينفق عليها ، وقد كانت خزانة مصر هى التى أنفقت فى سخاء،

اذ دفعت نحو ٣ ملايين من الفرنكات الذهبية الفرنسية. ولقد كان المهندسون الذين يعملون فى حكومة مصر ، الى جانب هذه المنحة المالية ، هم عماد تلك الدراسات الى جانب قلة من مهندسى الشركة نفسها .

وقد يكون من الخير ان نقف هنا ، لندحض أيضا فرية أخرى من فريات ذلك التاريخ المسموم الذى صنعه الاستعمار، أعنى بها ان فكرة وصل البحرين كانت أصلا فكرة غربية اذ ان الواقع ان الدراسات التى أجراها المهندسون فى حكومة مصر فى عهد محمد على ، كانت قد أثبتت ان ما وصلت اليه البعثة العلمية المرافقة لحملة نابليون من ان مستوى البحر الاحمر يعلو على سطح البحر الابيض ، وان فى فتح القناة بينهما ما يؤدى الى اغراق الدلتا ، لم يكن صحيحا فى رأى العلم ، وان المقدمات الخاصة التى بنت عليها تلك البعثة العلمية الفرنسية رأيها هى التى أدت الى النتائج غير الصحيحة .

نعود الى تمويل القناة ، فنقول ان مصالح الحكومة وفى مقدمتها الترسانة، كانت تقوم بتجهيز الاعمال اللازمة للمشروع، ولولا هذه المعونة الهندسية لتحملت الشركة فى اعداد مايلزمها من الادوات ، وفى اصلاحها وصيانتها ، وصنع قطع التغيير ، اللازمة أثناء العمل ، ما لا قبل لها به ، ولضاع عليها من الوقت والجهد ، ما كان خليقا بأن يؤدى الى صرف النظر عن المشروع كله . فاذا أضفنا الى هذا ان مصر قدمت الاراضى اللازمة للشركة بلا ثمن ، وكل الاراضى اللازمة للترعة الحلوة ، ثم أنها أعفت جميع ما تستورده الشركة من آلات وأدوات ومواد بناء من الرسوم جميعها وفى مقدمتها الرسوم الجمركية ، لا فى فترة التنفيذ فحسب ، بل طوال حياتها ، اذا عرفنا كل هذه الحقائق ، عرفنا من الذى مول هذا المشروع فعلا .

حينما شرع فى تنفيذ مشروع قناة السويس كان عـــدد سكان مصر أربعة ملايين من الانفس ، لم يكونوا جميعا رجالا قادرين على العمل ، ولم يكن الرجال من هذا العدد كلهم من العمال ، فاذا أعطت مصر لهذا المشروع عشرين ألفا بلا أجر ، تكون قد أعطت زهرة الايدى العاملة . والمفهوم ان مصر أعطت للشركة ، كل شهر ٢٠ ألفا ، أى ألقتهم فى جحيم الصحـراء القاحلة الجدباء ، ليعملوا بلا وقاية ، ثم ليأووا الى الفضاء فى آخر يومهم مكدودين ، تتردد فى صدورهم العجاف من فرط الجوع أنفاس خافتة لا يمسكها الا الاجل المحدود وحده ، ولكن الواقع ان مصر أعطت ٦٠ ألفا فى كل شهر ، لا العشرين الفا الذين أريد لهم ان يعملوا فى الصحراء من أجل ذلك المشروع ، والذين يفترض ان يعملوا بلا انقطاع ، ذلك لان العشرين ألفـا الذين يعملون يجب ان يستمروا فى العمل حتى يحل محلهم عشرون ألفا آخرون يساقون من حقولهم ، فاذا وافت المجموعة الجديدة بدأت المجموعة القديمة فى الرحيل ، فكأن ستين ألفا من العمال المصريين قد شملتهم هذه السخرة الفادحة ، بعد ان انتزعتهم من حقولهم ، ومن العمل للاقتصاد القومى للبلاد .

كل هذا فى حين ان أوروبا كلها ، التى تتحدث اليوم عن هذه القناة بوصفها شريانا حيويا للتجارة الدولية ، وانجلترا التى تسميها وسيلة أساسية لربط دول الكومونولث بعضها ببعض ، وقفت جميعـا فى مراحـل المشروع الاولى مكـتوفة الايدى ، والمشروع يهتز فى مهاب الريح كالقصبة المرضوضــة ، حتى واجهت الشركة التى تقوم به الافلاس .

كم كبدت قناة السويس مصر

للأستاذ محمد عبد القادر حمزة

حين استطاعت الثورة أن تجلى قوات الاحتلال عن مصر ، وأن تزيل هذه السوأة عن أرضها كان واجبا ان تزيل سوأة أخرى ، هى هذه الشركة التى كانت مصرية اسما ، أما وضعها الفعلى فكانت فيه أشبه ما تكون بدولة فى دولة • كانت الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ، وهو الاسم الذى انتحلته لنفسها مع أنها شركة مساهمة مصرية صدر بها الفرمان المصرى فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، أقول كانت هذه الشركة من العوامل الهامة التى سببت نكبة مصر بالتدخل الاجنبى الذى انتهى الى احتلالها فى سنة ١٨٨٢ ، ومنذ بدء حفر القناة على يد هذه الشركة بدأ هذا التدخل يعرف طريقه الى هذه البلاد بشكل صارخ وسافر وشديد ، ثم تضاعفت مظاهره حتى أصبحت اشرافا على الشئون الداخلية المصرية ، ثم وصاية أجنبية ، ثم احتلالا عسكريا فى النهاية ، ولذلك حين زال الاثر أو زالت النتيجة كان واجبا ان يزول آخر سبب من أسباب هذا الاحتلال وهو هذه الشركة •

ولعل من المفيد هنا ان يعرف المصريون جانبا طريفا من الاسباب التى أدت الى نشوء العلاقة بين أسرة محمد على وبين عائلة ديلسيبس ـ وأنا هنا أنقل عن كتاب كتبه مؤلف فرنسى

عن حياة ديلسيبس وعن أعماله ـ وقد قال هذا المؤلف ما يلي:

« كان والد فرديناند ديليسبس « واسمه ماتيو ديليسبس» من رجال السياسةالفرنسية ، كماعينته حكومته في قنصليتها في القاهرة سنة ١٨٠٢ ، وكان محمد على يومئذ ضابطا غير معروف في الجيش التركي الموجود هنا في ذلك الوقت ، ولسبب ما دعاه هذا القنصل ذات يوم الى مأدبة أقيمت في دار القنصلية الفرنسية ، وفي صباح اليوم التالىلهذهالمأدبةظهر أن احد الضيوف الذين حضروها سرق بعض الشوكات والملاعق الفضية ، واتجهت الشبهة الى ذلك الضابط الالباني أى الى محمد على ، لا لسبب سوى أنه كان أحقر المدعوين منظرا وهذا هو نفس تعبير المؤلف الفرنسي ـ ثم لأن بعضهم زعم أن سراويله الطويلة الواسعة كانت تصلح لاخفاء المسروقات،وكاد العار يلتصق به لولا البحث الذى قام به القنصل الفرنسي والذى ترتب عليه استبعاد اسمه كمشتبه فيه ، وكانت نتيجة هذه الشبهة أن زار القنصل ، أى والد فرديناند ديليسبس ، الضابط الالباني ـ أى محمد على ـ وقدم له احترامه واعتبر الحادث منتهيا عند ذلك الحد . »

هذا هو أصل المعرفة التى نشأت ثم توطدت بعد ذلك بين الاسرتين ، وخاصة بين سعيد وبين فرديناند ديليسبس ،فلما علم الاخير ان الأول أصبح واليا على مصر أسرع اليه ، وانتهز فرصة خروجه معه في رحلة الى الصحراء ، فصارحه بمشروع شركة القناة وأقنعه به . ولا شك فى أن هذا الامتياز الذى حصل عليه فرديناند ديليسبس كان عملا بارعا من أعمال الخداع التى تناهت فى الخبث من جانب المهندس الفرنسي وتناهت فى البلاهة والجهل من جانب سعيد التركي ، وإنالاخير وقع امتياز الشركة والقناة دون أن يراه ، واذا كان المقام

لا يتسع لايراد بنود هذا الامتياز وبيان ما فيها من أدلة على هذا التناقض الكبير بين الشخصيتين ، مما أدى الى وقوع غبن على مصر لا مثيل له في تاريخها ، أقول اذا كان المقام لا يتسع لشرح بنود هذا الامتياز ، فلا يسعنا ان نغفل شرط السخرة الذى حاول ديليسبس بما أوتى من دهاء كبير أن يجعله سرا لا يذاع، أخفاه ونجح فى اخفائه، مع أنه وضعه فى ذيل الامتياز حين عدل فى سنة ١٨٥٦ وظل لا يعرفه أحد حتى أثير فى سنة ١٨٦٣ وحصل من الغائه على تعويض يزيد على ٣٨ مليون فرنك ذهبا • ففى ٢٠ يوليو سنة ١٨٥٦ أضاف ديليسبس الى امتيازه النص التالى :

« تقدم الحكومة المصرية العمال اللازمين لحفر الترعة وذلك عند طلب مهندسى الشركة طبقا لحاجة العمل » •

وبناء على هذا الشرط الذى لم يعرفه أحد كان على حكومة سعيد ان تقدم من ٢٠ الى ٢٥ ألف عامل باستمرار ،وأن تستبدل بهم غيرهم فى فترة كانت تتراوح بين شهر وثلاثة أشهر • وكان معنى هذا أن عشرين الفا يعملون فى الحفر ، وعشرين ألفا ينتزعون من القرى المصرية ويتأهبون للحلول محلهم ،وعشرين ألفا قضوا نوبتهم وهم عائدون أو على أهبة العودة الى أراضيهم •

ولنسمع الآن كيف يصف دبلوماسى أمريكى هو المستر فارمان قنصل بلاده فى القاهرة ، ومؤلف كتاب « كيف غدر بمصر » أقول لنسمع كيف يصف هذا المؤلف حالة العشرين ألفا التى كانت تعمل بالفعل : قال مستر فارمان ان هؤلاء العمال « كانوا يسامون شر أنواع القسوة حتى أنهم كانوا يموتون كالذباب » ويعقب صاحب الكتاب « اسماعيل المفترى عليه » على هذه الحقيقة المؤلمة فيقول « ليست النكبة فى أن السخرة كانت تقصى على الدوام ستين ألف عامل فى مصر عن الاعمال الجالبة للرزق

فحسب ، بل فى كونها استنفدت أيضا قوى البلاد العاملة ٠ وفى الحقيقة ـ كمايقول‌هذا المؤلف ـ أن الذين‌كانوايىنجون من الموت ويعـودون الى مزارعهـم كـانوا يظلون عـدة أسابيـع لا يستطيعون القيام فيها بأى عمل ، لما أنتابهم من ضعف،ذلك لأن شركة القناة استنفدت كل ذرة من النشاط فيهم » ٠

ومرت الايام وافتتحت القناة فى ١٦ نوفمبر سنة ١٨٦٩ ، وبدأت سنوات الامتياز التسع والتسعون، وأنفق اسماعيل‌على حفلات افتتاح القناة مليونا ونصف مليون من الجنيهات، ويقول اللورد ملنر فى كتابه عن مصر أنها ـ أى مصر ـ كانت حتى ذلك الوقت قد أنفقت على القناة ستة عشرمليونا من‌الجنيهات٠

وفى أواخر شهر نوفمبر سنة ١٨٧٥ باع اسماعيل ما كانت تملكه مصر من أسهم هذه الشركةوقدره ١٧٦ر٦٠٢ سهما بمبلغ يقل قليلا عن أربعة ملايين من الجنيهات الانجليزية ٠ وكـان لمصر فوق‌هذاحصة فى الارباح تبلغ ١٥٪ من هذه الارباح‌بيعت فى‌سنة ١٨٨٠ بمبلغ ثمانمائة ألف‌جنيه٠ولكى‌ندرك مبلغ‌الغبن‌الذى أنزله بمصر اسماعيل فى الصفقة الاولى وتوفيق فى الصفقة الثانية،نذكر ان الخزانة البريطانية اقتنصت حتى سنة ١٩٢٩ من أرباح أسهمها ربحا بلغ ٣٨٥ مليون جنيـه ، أما حصـة الارباح التى باعها توفيق أو اللجنة الثنائية الاجنبية ، فقـد بلغت فى سنة ١٩٣٢ وحدها مليونا وعشرين ألف جنيه ٠

ثم كرت الايام كرة وهبت مصر بزعامة احمد عرابى وزملائه الوطنيين الاحرار ، هبت تدافع عن استقلالهـا أمام عـدوان الانجليز فى شهر يوليو سنة ١٨٨٢ وهزمتهم فى موقعـة كفر الدوار المعروفة ، فاضطروا الى التحول الى قناة السويس، وهنا يبرز أسوأ دور مثله ديليسبس على مسرح الخديعة لمصر

التى لولاها لما ذكر له اسم أبدا ، فانه حالما علم ان عرابى يفكر فى هدم القناة حتى لا يتسرب منها الاسطول البريطانى ، بعث اليه ببرقية أكد فيها ان الانجليز يستحيل ان يدخلوا القناة ، ثم كرر كلمة يستحيل ، فلما وصلت البوارج الانجليزية الى بور سعيد استأنف ديليسبس خداعه فأرسل الى عرابى برقية أخرى يقول فيها « لا تعمل عملا ما لسد قناتى ، فانى هنا ، ولا تخش شيئا من هذا ، اذ لا ينزل جندى بريطانى واحد الا ويصحبه جندى فرنسى ، وأنا المسئول عن الاسماعيلية ومن ثم الى التل الكبير على النحو المعروف لنا جميعا »

هذا هو ملخص وجيز للتاريخ الذى سطرته شركة القناة فى حياة مصر السياسية منذ صدر بها الفرمان المصرى فى سنة ١٨٥٤ المعدل بعد ذلك بعامين ، والواقع أنها كانت نوعا صارخا آخر من الاحتلال الاجنبى ، وسبيلا الى استنزاف حقوق مصر الاقتصادية لمرفق من مرافقها يقوم على استغلال قطعة من أرضها هى القناة ، ولهذا لم تقل حماسة المصريين لتأميم هذه الشركة عن حماستهم يوم طرد فاروق وعن حماستهم يوم تم الجلاء ٠

أما هذا الدرس الذى ألقيناه على الدول المستعمرة بتأميم شركة القناة، فلست أشك فى أن هذه الدول ستعيه ولن تنساه الى مدى بعيد ، لانها لم تكن تتصور أبدا ان مصر ستفكر فى استرداد هذا المرفق من هذه الشركة العاتية ربيبة الاستعمار البريطانى والاستغلال الفرنسى بمصر ، ولأن استرداد القناة وتأميم الشركة كانا عملا موفقا الى أبعد حدود التوفيق ٠



هؤلاء هم الذين شقوا القناة
السخرة والسياط ... ثم الجوع والظمأ والموت



هكذا شقت القناة
ستون الفا من هؤلاء كل شهر

لقد مولت مصر وحدها مشروع شق القنال

للسيد الأستاذ فتحى رضوان

رأينا كيف أن مصر هى التى مولت قناة السويس ، وأنها حينما دفعت هذه الاكلاف الباهظة،كانت تؤدى رسالة انسانية لا تبغى من ورائها كسبا ماديا . بينما كانت الدول الكبرى ، فى قلق شديد، تتآمر وترسم الخطط لتكسب منهذا المشروع كسبا سياسيا ، خوفا ، أو لتعوق تنفيذه . ورأينا كيف ان بريطانيا عملت على احباط هذا المشروع ، ثم أن الدول الكبرى التى تتحدى الآن هذا المشروع شهدته وهو يواجه الافلاس فلم تمد يدا لانقاذه . فهى لم تؤمن به لذاته ، أبدا . لقد واجه المشروع الفشل فى السنوات الاولى له ، فقد عرضت الشركة أسهمها وكان عددها جميعا نحو تسعين ألف سهم فى أسواق بريطانيا وأمريكا ، فلم يتقدم أحد من الانجليز أو الأمريكان لشراء تلك الاسهم . بارت الاسهم وحارت الشركة فى كيف تجد المال اللازم للسير بالمشروع الى الامام . ولو كانت مصر أمة ذات أطماع ، أو أدخلت فى تقديرها حساب الارباح والخسائر لتركت هذه الاسهم ، بل لتركت المشروع كله تحتويه أذرع الفشل والخيبة ، ولكن مصر على عادتها تقدمت فاشترت هذه الاسهم . اشترت هذه الاسهم ، التى رفض المؤمنون اليوم بالملاحة البحرية الدولية ، وبالتجارة،وبالطريق العالمى ، أن يشتروها ، وأن يواجهوا ما قد يجره شراؤهاعليهم من خطر أو خسارة .

ولماذا نذهب بعيدا ، لقد خرج دليسبس من مصر بعد ان تم فتح القناة ، خرج منها محوطا بهالة هذا النور العظيم ، فذهب يستغله لانشاء مشروع آخر ، هو فتح قناة بناما لتصل المحيطين الهادى والاطلسى ، وتوفر على السفن السير جنوبا بمحاذاة شاطئها الغربى أو العكس ، وكان ذلك المشروع يكلف فى التقدير الاول ٤٠٠ مليون فرنك فرنسى من الذهب ، فالتهمت الابحاث الاولى رأس مال الشركة التى تأسست ، واضطرت الى عقد قرض ، كان لا بد ان توافق عليه الحكومة الفرنسية . وكان القرض بلا أساس ، لأن كل الدلائل قطعت بأن المشروع مخفق . وأن التقديرات المالية التى قدرت له أقل بكثير مما يحتاج اليه . ومع ذلك فقد نجحت الرشوة التى تسربت الى جيوب الوزراء والنواب والشيوخ ، نجحت فى استصدار المرسوم الخاص بأصدار هذا القرض، وضاعت أموال الشعب الفرنسى فى هذا القرض كما كان متوقعا ، وهاجت الخواطر ، وانطلقت الصحف تكشف المستور ، وتشير بأصابعها جميعا الى المتهمين والجهال ، وسقط عن دلسبس الغازى الفاتح ، الذى شق القناة ، ثوب القداسة ، كما تدحرجت من فوق رأسه هالة المجد ، وظهر هو ومعاونوه على حقيقتهم وفتحت السجون له ، وللذين أعانوا هذه المغامرة، فما الفارق بين المشروعين ؟ ما الذى جعل أول المشروعين يتم بغير التروى فى هذه الايام وجعل الثانى محفوفا بهذه الفضائح حتى نفضت اليد منه زمنا طويلا ؟ الفارق أن مصر كانت خلف مشروع قناة السويس ، كانت ترعاه ، تؤمن به ، ايمانها بالانسانية نفسها ، قدمت المعونة الفنية قبل ان يولد فدرسته وأحسنت درسه ، لا فى لهفة المقامر ، الذى يريد ان يكسب صفقة وسط التهويل والمبالغة ، بل فى أناة الراغب الخير ، والجاد المتعمق ، ثم مولته وأنفقت عليه وتحملت خسائره

واشترت أسهمه ، وأنقذته من الدسائس الدولية . نعم من الدسائس الدولية ، فقد كانت مصر فى ذلك الحين تابعة لتركيا ، وكانت استانبول مسرحا للدسائس الدولية ، وقد عملت انجلترا على هذا المسرح طويلا ، لتمنع سعيدا الوالى المصرى اذ ذاك من انقاذ المشروع ، وكادت لسعيد هذا كيدا شديدا حتى أصابه من الهم والقلق ما هزل مع جسمه هزالا شديدا . وقد روى قنصل احدى الدول الاجنبية فى ذلك الحين ، أن سعيدا أمسك بسترته ، مبينا كيف أنها اتسعت عليه قائلا كل هذا من بريطانيا .

اشترت مصر الاسهم التى رفض الانجليز والامريكان أن يشتروها ، وكان المقصود ان ذلك آخر معونة تحتاج اليها شركة القناة لتقف على قدمها وتسير . وسار العمل بعد ان كاد يقف ، حتى اذا ما قارب موعد افتتاح القناة ، ولم يبق على ذلك الموعد سوى أربعة أشهر فقط ، توقفت الشركة فجأة ، وكأنما أصيبت الاعمال فيها بسكتة قلبية .

كاد هذا المشروع الضخم ، وهذا كل ما بذل من أجله من درس وفحص ، ومن عمل ومال ، ان يذهب أدراج الرياح . وظهر ان الشركة موشكة ان تفلس . أى حكومة بالغة ما بلغت سعة صدرها ، وأى خزانة مهما كان نصيبها من الكرم والسخاء، كانت تسارع الى النجدة والمعونة فى وقت هذه الشدة المفاجئة ؟ الواقع الثابت فى كتب التاريخ الذى كتبه الفرنسيون قبل ما كتبه غيرهم ، ان المولين الفرنسيين لم يفعلوا شيئا فى هذا المصاب المفاجىء ، وان الحكومة الفرنسية

لم تتحرك فى جسمها شعرة . وان الاسواق البريطانية والامريكية وغيرها ، لم تطرف لها عين • كان هذا المشروع فى ذلك الوقت لم يكن ليخص الا الشركة المصرية والحكومة المصرية • وكان هذا الممر الذى كان يشق ، لم يكن ممرا دوليا كما هو اليوم ، وكأن التوسع الاقتصادى الذى يغير وجه الارض لم يكن هدفا من أهداف أوروبا عموما وبريطانيا وفرنسا خصوصا ، ولم تتردد مصر أبدا فى ان تواصل البذل والعطاء ، وان تستأنف ما بدأته من تضحية وخسارة ، ونقدت الشركة ٣٠ مليونا من فرنكات الذهب • قد يكون هذا قرضا فى أعتبار مصر لهذا العمل الضخم الذى يتصل بها ، والذى يؤدى أكبر الخدمات للعالم بأسره ، ولكنه كان سفها بلا شك من الولاة الذين دانت لهم أمور البلاد فى ذلك الحين ، فقد كان الواجب ان يدفعوا هذا المبلغ ، بعد كل الذى دفعوه ، لشركة يبدو أنها تعرف واجبها ، وأنها تحسن الادارة والاستثمار والتقدير • كان يجب ان تنزع ادارة هذا المشروع والاشراف على تنفيذه من يد تلك الشركة منذ ذلك اليوم ، بل قبل ذلك اليوم بكثير ، اذ ان هذه الادارة كانت منذ فجر المشروع فشلا واخفاقا مستمرين ، ولكن الذين أوسعوا صدر القدر لهذه الشركة ، هم الذين فتحوا من قبل نوافذ الخزانة المصرية ، ليثب اليها المرابون ، ثم فتحوا أبواب الدولة كلها ، ليتدفق منها النفوذ الاجنبى المستعمر المستغل ، ليهيىء للاحتلال طريقه الى قلب بلادنا •

قبضت الشركة ثلاثين مليونا من فرنكات الذهب نقدا وعدا بغير التزام على مصر ، وبغير شرط فى عقد ، ولا نص فى اتفاق • فهل تعرفون فى مقابل أى شىء كانت هذه المعونة السخية من جانب مصر ؟ فى مقابل تنازل أسمى عن بعض المبانى التى تملكها الشركة ، والتى بنتها فى أرضنا ، وبأيدى عمالنا ، بعد ان أعفيت كل المواد فيها من

الضرائب والرسوم مقابل بعض الاعفاءات من الرسوم الجمركية.
ومع هذا فكيف نفذ هذا التنازل ؟ بقيت المبانى في حوزة الشركة منذ تاريخ التنازل حتى يوم ٢٦ يوليو الذى أعلن فيه قانون التأميم . أما التنازل عن الاعفاءات الجمركية فقد استردته الشركة فى سنة ١٩٠٢ .

وكانت الشركة قد استمرأت بكل ذلك ، وبعد ذلك، أسلوب هذه التنازلات لانها تدر عليها مالا كثيرا ، أكثر مما تتصوره عقول العقلاء . وغايتها ان تمول مصر هذا المشروع ، وان تزعم للناس فى الوقت نفسه بأن المساهمين وحملة السندات ، ورأس المال الاوروبى هو الذى يحتمل الاعباء والتكاليف ، وانه هو الذى يعطى العالم الشريان الحيوى للملاحة الدولية ، وانه هو الذى يفتح الطريق للشرق والغرب .

فلقد تقاضت الشركة من الحكومة المصرية ٣٨ مليونا من الفرنكات الفرنسية الذهبية تعويضا عن الغاء سخرة العمال المصريين ، و ٣٠ مليونا من الفرنكات الفرنسية الذهبية أيضا مقابل تعويض عن بعض المناطق الصحراوية التى لم تكن تلزم الشركة ، وهى بطبيعة الحال من صميم الاراضى المصرية . هذا كله الى جانب ١٦ مليونا من تلك الفرنكات حكم بها نابليون الثالث على الحكومة المصرية لصالح الشركة فى تحكيم ارتضاه الخديو اسماعيل .

ملايين فوق ملايين ، فوق ملايين . هى التى شقت القناة ، وهى التى أقامتها . حسبك ان تعلم أن ما دفع للشركة فى الفترة القصيرة السابقة على الافتتاح قد قارب ٤ ملايين من الجنيهات بينما كان كل رأس مالها ثمانية ملايين . فاذا قلنا آن أرض مصر وخبرة مصر الهندسية ،

ومصانع مصر ، وعمال مصر ، وخزانة مصر · هى التى شقت هذه القناة لتربط نقطتين منمياهنا الاقليمية الواحدة بالاخرى لم نكن نتجنى أو نبالغ ·

هذه هى الحقيقة المجردة البسيطة جـدا ، مصر هى التى خدمت الملاحة الدولية ، مصر هى التى ربطتالشرق بالغرب، مصر هى التى تؤمن بأن التجارة الدولية يعود خيرها علىالعالم بأسره ·

فان سمعنا فى عواصم العالم تباكيا عـلى الممر البحـرى الدولى ، لو سمعنا اشفاقا على التجارة العالمية ، وخوفا عليها من مصر ، فلنقل للجميع هاتوا تاريخكم وهاتوا تاريخنـا ، هاتوا ما فعلتموه من أجل الملاحة الدولية والتجارة العالميـة ، وانظروا ماذا فعلنا · وعندها سيعلم الجميع ، أن مصر حينما تشرف على تلك الملاحة ، وحينما ترعاها ، ستفعل ذلك بنفس هذه الروح الانسانية السمحة الكريمة التى خلقت القناة ، وأنقذتها مما يهددها على مدار سنى حياتها من مخاطر هائلة ، وأنها ستزدهر ، وان العالم سيجنى من ورائها رخاء وسعادة ، وان ذلك كله سيكون بشير عهد ملؤه الأمن والطمأنينة ·

حديث بين دلسبس ومحمد سعيد

للدكتور مصطفى الحفناوى

فى تاريخ العالم مصادفات ملفتة للنظر ، ومن أعجب هـذه المصادفات ان يقترن اسم الجزائر بقنـاة السـويس ، وتلتقى المعركة هنا وهناك ، ويكون المسئول الأول عن كارثة الجزائر هو الرجل الذى أراد أن يجعل من قناة السويس اداة استعمار الغرب للشرق ، وينقضى بعد المأساة قرن واحد من الزمان ، تتحرر بعده قناة السويس من آثام ذلك المستعمر ، وتستعد الجزائر لاستقبال حريتها ٠

فى سنة ١٨٣٠ غزت فرنسا الجزائر ، وكان من بين رجال الحملة ، شاب مغامر يقال له فرديناند دلسبس ، رأت حكومة بلاده أن تستعين به فى التجهيز لاغتيال ضحية أخرى أشـد خطرا من الجزائر ، وعينته فى سنة ١٨٣٢ فى وظيفـة نائب قنصل ببلاط محمد على ، ومنذ أول وهلة لقى الحظوة لـدى محمد على ، لان هذا الاخير كان يدين بعرشه لماتيو دلسبس ، قنصل فرنسا الذى كان قد عينه نابليون بونابرت أثر جـلاء الفرنسيين عن مصر ، ليمهد لغزو فرنسى جديد يستهدف حفر قناة فى برزخ السويس ٠

ووقع نظر فرديناند فى بيت محمد على ، على غلام مترهل البدن كان فى الثانية عشرة من حياته ، وكانت امارات الغفلة والغباء بادية عليه ٠

وعهد محمد لفرديناند دلسبس بالغلام ليدربه على الرياضة ويعلمه الفروسية .

واعتقد دلسبس ان فتاه سوف يجلس على أريكة مصر يوما من الايام ، فاعده للدور الخطير الذى غير مجرى التاريخ ، وأتاح للغرب سيطرته على الشرق .

ويحدثنا دلسبس نفسه ، فى مذكراته ورسائله الخاصة ، عن أسلوب التربية ، واعداد الملوك لاحتمال أضخم التبعات ، يقول فى تلك الرسائل والمذكرات ، انه أشبع غرائز محمد سعيد ، وألهبها ، وأقام له الحفلات الساهرة الصاخبة فى قنصلية فرنسا،وقدم اليه الشقراوات الفاتنات من بنات الجالية الفرنسية ، اللائى كن يلتقين فى تلك الدار للرقص والمجون ، واستطاع بهذه الكيفية ان يتسلط على الامير المصرى تسلط المنوم على الوسيط .

وتقلب فرديناند فى عدة وظائف فى خدمة السلك السياسى الفرنسى الى ان فصل من تلك الخدمة فى سنة ١٨٤٠ بسبب تصرفات نسبت اليه فى مدينة روما .

وفى صيف ١٨٥٤ ، وبعد مصرع عباس الاول ، كان دلسبس يقضى وقتا فى ريف فرنسا ، فوقع نظره على نبأتعيين تلميذه ومريده محمد سعيد واليا على مصر ، فبادر بالسفر الى باريس ليلتقى هناك بالامبراطورة أوجينى قريبته التى كانت مخطوبة له قبل زواجها بالامبراطور نابليون الثالث، كى يقول لها ان الفرصة التى ترقبتها أوروبا وعملت من أجلها مدى بضعة قرون ، قد سنحت له ، فبوسعه ان يظفر من محمد سعيد بامتياز حفر قناة فى برزخ السويس ، تمكن لفرنسا من

السيطرة على طريق الشرق ، ويجب أن يكون الامبراطور على أتم أهبة لمعاونته وتأييده فى هذا الأمر الخطير .

وكتب لصاحبه ينبهه بأنه فى طريقه الى مصر كى يقدم له التهنئة بمنصب الولاية والسلطان ، فاستقبله محمد سعيد كما يستقبل الملوك فى مدينة الاسكندرية فى ٧ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، ومنذ اليوم الاول راح دلسبس يستجوب رجال حاشية محمد سعيد ، ليقف منهم على أخلاقه ومزاجه ، بعد أن آلت اليه شئون الحكم ، فقيل له ان الوالى يحب الفروسية ويستهويه المدح والثناء .

واستضاف محمد سعيد صاحبه لمشاهدة مناورات الخريف فى الصحراء الغربية فى صبيحة يوم ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وعندئذ امتطى الثعلب الفرنسى صهوة جواد ليقفز فوق هضاب من الرمال ، ويقوم بألعاب بهلوانية ، وهنا نترك الكلام لفرديناند دلسبس نفسه ، وقد وصف لحماته الفاتنة مدام دى لامال فى خطاب له الطريقة التى ظفر بها بفرمان امتياز حفر قناة السويس ، قال فى ذلك الكتاب :

« كنت أمتطى صهوة الفرس ، لاصل الى مخيم الوالى متخطيا الحاجز الذى تكلمت عنه ، والوالى باسم منشرح الصدر فيأخذنى من يدى ، ويظل ممسكا بها بعض الوقت ويجلسنى على أريكته الى جواره . وكنا فرادى ، وفى المخيم نافذة صغيرة سمحت لى برؤية الشمس فشعرت بالطمأنينة والهدوء فى لحظة أردت أن أتحدث فيها عن مشروع حاسم فى مستقبل حياتى ، وتتمثل فى ذهنى خواطرى عن القناة التى تصل بين البحرين ، وقد استطعت ان أنقل ما فى قلبى الى قلب الامير

فعرضت عليه مشروعى وتلوت مذكرتى وهو مصغ الى بانتباه زائد ، وقال لى فى الختام انى مقتنــع وانى قبلت مشروعــك وسنشتغل بأمره فيما تبقى من الرحلة ونبحث وسائل التنفيذ، أنه مشروع مفهوم وفى وسعك ان تعتمد على » •

وبين أيدينا تلك المذكرة الرنانة التى قرأها دى ليسبس على صاحبه ليظفر منه بالموافقة والقبول، لم يقل فيها انه يريد حفر قناة تكون ملكا للغرب أوأداة سيطرة له على الشرق ، بل قال عكس ذلك ، وتحدث عن قناة تجلب الخير والسعادة للشعب المصرى ، وتيسر للمسلمين رحلاتهم الى مكة والمدينـــة لاداء فريضة الحج ، وقال ان هذه القناة من شأنها ألا تسمح لدولة من الدول بأن تكون صاحبة نفوذ أو شبه نفـوذ فى مصر ، بل تضمن لمصر السيادة والحياد ، وأكد لسعيد أن هذا المشروع سيرفع اسمه فوق أسماء الملوك الذين شيدوا الاهرام •

وفى ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ وبعد ان وصل الركب الى القاهرة اجتمع القناصل فى القلعة ، وقرأ عليهم سعيد صيغة الفرمان الاول ، مؤكدا فى ديباجته ان المشروع مصرى ، وأنه ينفذ لحساب مصر وبمعرفة شركة تكون مفوضة من الحـكومة المصرية ، وتستمد وجودها وكيانها من سلطان الدولة المصرية•

وكان البدء فى التنفيذ معلقا على موافقة السلطان العثمانى، ويومئذ قامت فى لندن ضد المشروع ثورة صاخبة تزعمهـــا رئيس حكومة انجلترا وقتئذ لورد بالمرستون ، وأعلن هــذا اللورد ان المشروع خطر يهدد مصر ومستقبلهـا السيـاسى والعمرانى ، وقالت صحافة انجلترا ان دى ليسبس أفاق ظهر فى القرن التاسع عشر ليضل الناس ويثير القلق والاضطراب، واستعملت انجلترا كل ما تملك من وسائل الضغط والنفوذ

فى الاستانة لمنع الموافقة على المشروع ، ولـكن دى ليسبس الذى آزره امبراطور فرنسا ، وملوك أوروبا وساستها الكبار ومن فوقهم البابا بيوس التاسع عشر ، ظفر من صاحبه بالمال والهبات التى حصل عليها بغير حساب ، وأقلها تفتيش الوادى الذى تبلغ مساحته خمسة عشر ألف فدان •

وتحت تأثير الانذارات المتعاقبة التى كانت تصل من القسطنطينية مهددة محمد سعيد بالعزل وبالويل والثبور تحلل جسده الضخم ، ولم تكن أعمال الحفر قد بدأت ، حتى صبيحة يوم الاثنين ٢٤ من ابريل سنة ١٨٥٩ ، فيومئذ توجه دى ليسبس الى خليج الفرما حيث تقع الآن مدينة بور سعيد وهو يحمل معوله ، وضرب الضربة الاولى فى قلب مصر ، باسم شركة قناة السويس ايذانا بابتداء أعمال الحفر •

واضطرب محمد سعيد أيما أضطراب ، واحتج على صاحبه أشد الاحتجاج ، ولم يستطع ان يفعل شيئا أكثر من اصدار الاوامر المشددة لرجاله فى الاقاليم بمنع الفلاحين الذين يجمعهم دى ليسبس من الاشتراك فى أعمال الحفر ، ولـكن فرديناند لم يحفل بأرادة الوالى ، وحشد جموعا كان يتصيدها من جزر البحر الابيض المتوسط ، حشد جموع العاطلين والمشردين للحفر ، فى غير تورع أو مبالاة •

وكان يكفى ان يلتقى دى ليسبس بصاحبه فينقلب سعيد من النقيض الى النقيض ، وان تركه لنفسه عاودته المخاوف وأصدر من جديد تعليماته بمنع المصريين من التوجه الى منطقة الحفر •

واستطاع دى ليسبس بسيطرته على صاحبه ان يلق

أسفينا آخر فى هذه البلاد ، فقد أغراه بصور من المدنيـــة الغربية ، بصور من الترف واللهو والفتون وليال حمراء تقام فى القصور ، وأغراه بالديون الاجنبية ، ففتح باب مصر على مصراعيه لحملات المرابين التى كانت طلائع الاحتلال الاجنبى ، ودى ليسبس هو الذى توسط فى أول قرض عقدته مصر ، وكان يقبض السمسرة من هنا وهناك ، ومات سعيد عن ديون أجنبية تجاوزت أحد عشر مليونا من الجنيهات •

وكان لدى ليسبس فى قصر محمد سعيد عيون ســاهرة تشبع شهوات الوالى وغرائزه ، وترتب له الحفلات والسهرات، ويذكر التاريخ من هؤلاء رجلا يقال له « بولينى » وما أعجب تشابه الاسماء وتكرار الرواية جيلا بعد جيل !

الا ان محمد شريف ناظر الخارجية ، كان يمقت دى ليسبس مقتا كبيرا ، وقد أتيح له ان يحول بينه وبين مقابلة الوالى سنة كاملة ، استطاع فيها سعيد ان يثبت على رأيه حتى كتب للقسطنطينية يقول :

« لست أتحرق شوقا لهذه القناة ولكن ما الحيلة ، فقــد عقدت مقاولة يتوقف تنفيذها الفعلى على الارادة السنية اعتقادا بأن الامر لا يصل الى هذه الدرجة من التعقيــد • وكنت قــد اعترفت لكم بأنى قد تعجلت فى ابرام هذه العملية وقد زاد الطين بلة تأسيس دى ليسبس شركة عقب عقد المقاولة • انى معترف بأنى تعجلت فى هذا الأمر منذ البداية فأنا بشر يخطىء ومن العسير على ان أخرج نفسى بمفردى من هذا المأزق »

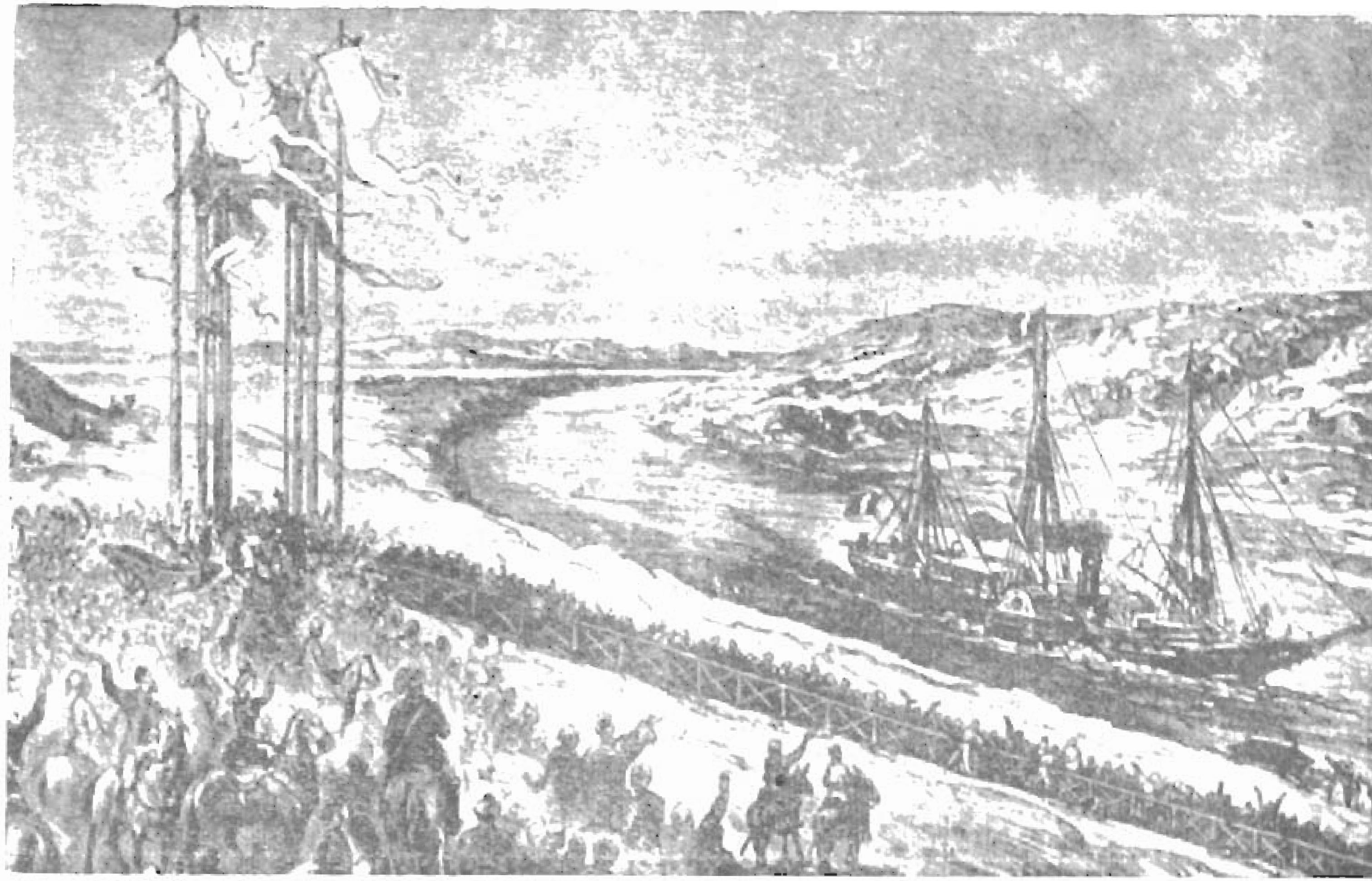
وكان دى ليسبس يعرف جيداً ، ان نفوذ أوربا بأسرهـــا لا يجديه نفعا لان العملية تتوقف وجودا وعدما على مشيئـة

مصر ، باعتبار القناة مسألة داخلية ، كأية مقاولة لمشروع من المشروعات، فعدول الوالى عن المشروع اعدام له من غير شك ·

وحينئذ لم يتردد المغامر الفرنسى فى التضحية بصاحبه ، متنكرا للمنافع الضخمة التى حصل عليها ، وقد أتيح له ان يلقـاه فى يوم من الايام ويقنعـه بأيفـاد ولده طوسـون الى باريس كى يتلقى العلم فى كنف ورعاية الامبراطور نابليون الثالث، وفرح سعيد بهذه المكرمة وسلم ولده لصاحبه ، حتى وصل الى باريس، ثم عاد دى ليسبس لمقابلة الوالى ليقول له ان ابنك رهينة لدينا ، واذا أنت عارضت المشروع أو أصـدرت أوامرك بمنع الفلاحين من حفر القناة ، فانك تعرف يومئـذ أنك تدفع فلذة كبدك ثمنا لهذه المعارضة ، ولم تمض على هذا التهديد أيام حتى ركن سعيد الى فراشه مهدود القوى ، مبلبل الذهن ومات بضربة من صاحبه · ولما نعـوه الى دى ليسبس ركب هذا الاخير جواده حتى وصل الى الاسكندرية ، ووقف على باب المسجد يتقبل العزاء فى الرجل الذى أزهق روحـه وأقض مضجعه ·

تلكم لمحة خاطفة عن صفحة من صفحات العلاقة بين محمـد سعيد وفرديناند دى ليسبس ، بل صفحةمن صفحات القناة ومأساتها الدامية ، وما أكثر الصفحات التى من هذا القبيل فى سجل قناة السويس ، صفحات السخرة والسياط التى كانت تهوى على ظهور الابرياء ممن حشدوهم للموت جماعات وأفرادا ، فى تلك الشقة الممتـدة بين مـدينتى السـويس وبور سعيد ، والقناة التى قالوا أنها ستكون خيرا وبركة لمصر ولبنى الانسان ، كانت أداة سطو وعدوان على الهند والصين وغيرهما من مختلف بلاد القارة الاسيوية ، ومكنت لانجلترا ا بوجه خاص من القاء قبضتها على مستعمراتها الواسعة فى كل

من آسيا وأفريقيا ، وليس هناك أدل على تلك الجرائم التي ارتكبت ، تحت ستار ما سموه شركة قناة السويس ، من أرقام حركة المرور في القناة ، تلك الارقام التي تبين ان بريطانيا ظفرت لنفسها بأكبر نصيب ، وهي تحاول الابقاء على كيانها ، جاعلة من الجماعة الدولية مخالب القطط ، ولكنها نسيت ان القرن التاسع عشر وصفحاته السوداء في خبر كان ، وان الضمير العالمي لا يرضى عن هذه الفوضى التي تهدد سلامة العالم وحريته دائما وباستمرار ، وانّ مصر حينما طوت تلك الصحائف السوداء في مساء اليوم السادس والعشرين من شهر يوليو سنة ١٩٥٦ انما فعلت ذلك بأمر من الله وبتوفيق منه لزعيمها وقائد نهضتها ، كي تجرى الملاحة في القناة حرة من كل قيد في الحرب والسلم على السواء ، ولسفن العالم كله بغير تمييز ولا استثناء • ومصر صاحبة القناة ومالكتها ، مصر التي خلقها الله في ملتقى القارات هي التي تكفل بمفردها ودون تدخل أجنبي في أي لون كان ، تلك الحركة الدائمة المستمرة ، فيستقر السلام فوق أرض الله وتنعم الشعوب ، على قدم المساواة في السيادة وفي الحقوق ، بالخير والسعادة ، وتتعاون على التقوى ، لا على الاثم والعدوان •



استقبال اوجينى زوجة نابليون الثالث ، الذى قضى على مصر بالتعويض من أجل الغاء السخرة الى مكان الاحتفال عبر القناة ، بين مجامع الرقيق وفلول السبايا ، فى ذلك العهد الاغبر المرير ،



من صور يوم افتتاح القناة على عهد اسماعيل

سفه وغفلة وعار ... انظر فهل تجد وجها مصريا واحدا



وصول الفاتحين الى الاسكندرية فى ١٥ اكتوبر ١٨٦٩ بدعوة من اسماعيل لافتتاح القناة

العربات المطهمة تحمل السادة الامناء

اما الشعب فيزاح عن طريقهم بالخيل والسياط



أوجيني تتنزه على شاطىء القناة

حيث رقدت جثث عشرات الالوف ممن حفروها

إدارة قناة السويس بعد التأميم

للسيد القائمقام محمود يونس

كانت الشركة القائمة على ادارة مرفق قنـاة السويس ، بمقتضى امتياز معطى لها فى الماضى من الحكومة المصرية ، هى شركة مساهمة مصرية لها تنظيم فريد فى نوعه ٠

فهذه الشركة المصرية ، لها مركز ادارى فى باريس ، أى أنها تدير هذا المرفق المصرى ، والموجود فى الاراضى المصرية ، من باريس ٠ ولها مجلس ادارة مكون من اثنين وثلاثين عضوا منهم ١٦ فرنسيا و ٩ من الانجليز و ٥ من المصريين وهولندى واحد وأمريكى واحد ـ يجتمعـون عـلى فترات متبـاعدة فى باريس ٠

ولها عدا مجلس الادارة لجنة ادارية مكونة من ثمانية من أعضاء مجلس الادارة ٠ ليس بينهم مصرى واحد ٠

وغير هؤلاء ، يشرف عليها مدير عام ، ومديرون مساعدون، وجميعهم فى باريس ٠ وقد ركزت الشركة الادارة هناك ، ولم تترك للاقسام الموجودة فى مصر ، الا نقل المعلومات من القناة الى باريس ٠ كما احتفظت هناك بجميع الاحصاءات والبيانات والمعلومات والوثائق حتى لا تعطى فرصـة للمصريين لادارة المرفق ، أو الاستعداد لادارته ٠ ولكن يلوح ان كبار رجال هذه

الشركة كانوا يجهلون جهلا تاما ما أصبحت عليه مصر اليوم ـ مصر الثورة ـ فقد كنا ندرس ونستعد ، حتى اذا ما جاء الوقت الذى قرر فيه الرئيس جمال عبد الناصر اعادة هذا المرفق الى مصر وتأميمه بدأنا فورا فى ادارته ، ولكنها ادارة تختلف من الناحية الفنية الادارية عما كانت الشركة المنحلة تقوم به ، اذ أننا نديره طبقاً للاسس الادارية السليمة فى أنسب مكان لادارته ·

ولتوضيح ذلك أذكر انه بمجرد ان أتخذ الرئيس جمال عبد الناصر خطوته الموفقة ، واستعمل حق مصر المشروع فى تأميم هذه الشركة المصرية بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ وأصدر قرارا جمهوريا ، يقضى بتشكيل مجلس لادارة هذا المرفق ، يتشكل من اثنى عشر عضوا ، تركزت فى يديه جميع أعمال الادارة الفعلية التى كانت تقوم بها باريس ·

وقد قررنا منذ اعلان التأميم ان تكون الادارة الفعلية للمرفق فى موضعها الطبيعى ، وهو مركز النقل للقناة ـ أى مدينة الاسماعيلية ـ ونقوم بالعمل فعلا فى مكاتب المرفق بهذه المدينة ·

وبهذا أمكننا السيطرة الفعلية السريعة على جميع الاعمال ، وتمكنا من سرعة البت فى جميع الامور المتعلقة بها ، ويمكننا الآن اتخاذ القرارات فورا ، وفى محل العمل نفسه ، بدلا مما كان متبعا من قبل من الاستئذان وانتظار رأى باريس فى كل صغيرة وكبيرة · فنحن فى الاسماعيلية ، وجميع المعلومات تحت يدنا ، وجميع الافراد المختصين فى كل الامور معنا فى منطقة واحدة ، ويمكننا الاشراف على كل شىء بأنفسنا ، مما يسهل العمل كثيرا ويزيد من كفاءته ·

وتنقسم ادارة هذا المرفق الى ثلاث ادارات رئيسية هى :

الاولى ادارة الملاحة التى تشرف على حركة الملاحة فى القناة وتضع قواعدها ، وتنظمها وتراقب تنفيذها . وتتضمن هذه الادارة أربعة أقسام أهمها :

قسم تنظيم ومراقبة الملاحة الذى يدرس تطور حركة الملاحة فى القناة ويضع مشروعات المستقبل التى تكفل استخدام القناة بأكبر درجة ممكنة من الكفاءة ، كما يختص بمراقبة حركة الملاحة الفعلية فى القناة ، وتوقيع تحركات السفن والقوافل فى رسوم بيانية لضبط نقط مرورها وتقابلها وتوقيتاتها .

أما القسم الثانى فهو قسم قياس السفن . ويقوم أفراده فى كل من ميناءى السويس وبور سعيد بقياس السفن قبل عبورها لتقدير الرسوم المستحقة عليها .

وأما القسم الثالث فهو قسم الاشارة الذى يقوم بجميع أعمال المواصلات السلكية واللاسلكية اللازمة للتحكم فى حركة الملاحة بالقناة .

ويتبع هذا القسم مرشدو السفن، وهم الذين يقومون بارشاد السفن ابتداء من وصولها الى ميناء بور سعيد ثم أثناء عبورها القناة حتى يصلوا بها الى الغاطس خارج ميناء السويس أو بالعكس . وتنفذ هذه العملية على ثلاث مراحل :

الاولى من خارج بوغاز بور سعيد حتى مدخل القناة ، ثم يتولى الارشاد مرشد آخر حتى بحيرة التمساح ، وثالث

يرشدها من بحيرة التمساح الى خارج ميناء السويس • وكان يعمل بالشركة المؤممة ٢٠٤ مرشدين ، أغلبهم من الاجانب • ولا يكفى هذا العدد لارشاد السفن التى تعبر القناة حاليا ، ولذلك بدأت الهيئة فى تعيين جميع الصالحين من المرشدين الذين تتوفر فيهم المؤهلات والخبرة من المصريين والاجانب،حتى يخف الضغط على المرشدين الذين يعملون حاليا ،وحتى يمكن مقابلة الزيادة المضطردة فى عدد السفن التى تعبر القناة •

تأتى بعد ذلك الادارة الثانيةوهى ادارةالاشغال• وهى الادارة الهندسية المكلفة بصيانة القناة ، وجعلها صالحة للملاحة فى جميع الاوقات ، وذلك بتنفيذ المشروعات الهندسية اللازمة لذلك من أعمال جديدة وتحسين وصيانة •

وتتضمن هذه الادارة أقسام التطهير ، والصيانة ، والورش ، والتموين ، والمهمات ، ومشروعات التحسين المستمرة • ويمكن حصر هذه التحسينات فى الآتى :

أ ـ مشروعات تساعد على زيادة عدد السفن المارة بالقناة بحيث تتناسب هذه الزيادة مع الزيادة المضطردة فى عدد السفن الراغبة فى المرور ، والتى يلاحظ ازدياد عددها عاما بعد عام ، وخاصة السفن الناقلة للبترول

ب ـ مشروعات ترمى الى توسيع القناة بحيث يمكن استخدامها للسفن الكبيرة الحمولة ، أى السفن ذات الاتساع العرضى الكبير والغاطس الكبير أيضا •

جـ ـ مشروعات برية ترمى الىضمانسهولة الاتصال البرى بين المناطق الواقعة شرق وغرب القناة بحيث لايكون

المرفق ومشروعات تحسينه سببا فى تعطيل حركة المرور بين سينا ووادى النيل .

ولا شك ان مشروعات التحسين هذه تشغل بال شركات الملاحة والرأى العام العالمى على ممر الايام وخاصة فى الظروف التى نمر بها اليوم .

وقد دأبت الشركة السابقة منذ انشاء القناة على وضع بعض المشروعات التى ترمى الى تحسين القناة لتساير مطالب الملاحة بها ـ مع وضع الناحية المالية نصب عينيها باستمرار بحيث لا تقوم بصرف أى مبالغ فى اتجاه التحسين الا القليل الذى يمكن ان يرضى الملاحة بقدر محدودجدا،دون اثارةشركات الملاحة ، وقد اتصفت هذه البرامج جميعها بصفة واحدة، وهى تقديم صالح الشركة على صالح العميل (وهو فى حالتنا هذه شركات الملاحة العالمية) مع اهمال صالح صاحب المرفق المغتصب الذى سيتولى أموره ، فى وقت معين اهمالا تاما، بل والعمل على توريطه فى مشاكل لا نهاية لها عند بدء انتقال ادارته من يد المغتصب الى يد صاحب المرفق وهو مصر .

أما الادارة الثالثة ، فهى فرع الشئون الادارية وهوالمختص بأعمال المستخدمين والشئون المالية والقضايا والاملاك والشئون الصحية للمستخدمين والعمال .

وأخيرا أود ان أؤكد لجميع الموظفين والعمال الذين يعملون فى هذا المرفق ، أنه طبقا لنص قانون التأميم فان جميع التزامات الشركة المؤممة ، قد انتقلت الى هيئة ادارة قناة السويس . ومن ضمن هذه الالتزامات التزام الهيئة قبل موظفيها ، وعلى هذا ، فان جميع الموظفين والعمال من كافة الجنسيات سيستمرون فى التمتع بجميع الامتيازات والحقوق،

سواء من ناحية المرتبات أو الامتيازات التى كانوا يتمتعون بها لدى الشركة المؤممة ، ونحن نضمن هذه الحقوق لجميع من يقومون بعملهم بالمرفق ، أما من يتخلف عن أداء عمله ، فستطبق عليه اللوائح والقوانين السارية المفعول حاليا .

وأود أن أبين اننى قد اصطحبت معى منذ ٢٦ يوليو الماضى بعض أساتذة الجامعات والاخصائيين من بعض المصالح الحكومية للبدء فورا فى دراسة مشروعات تحسين القناة ، حتى تكون صالحة فى جميع الاوقات لمرور السفن من جميع الاحجام ، وقد ابتدأ هؤلاء الاخصائيون عملهم فعلا ، وسيكون البرنامج القادم لتحسين القناة ، والذى ستتولاه الهيئة المصرية ، محققا لجميع الأغراض ، بل اننا نرجو ونأمل ان يكون سابقاً لتطور حركة الملاحة بإذن الله ، فنحن نعمل الآن ليكون المرفق قائما بعمله على مر الزمن ، غير مقيد بامتياز أو طمع فى الارباح .

حقوق مصر فى قناة السويس

للدكتور عبدالله العريان

لمصر فى قناة السويس حقوق عديدة • وهذه الحقوق ثابتة لها باعتبارها صاحبة السيادة على الاقليم الذى تمر فيه القناة. فقناة السويس جزء من اقليم مصر وقد أذنت الحكومة المصرية لشركة قناة السويس بشق هذا الطريق المائى لكى يصل بين البحر الابيض والبحر الاحمر ، وافتتحت القناة للملاحة الدولية فى سنة ١٨٦٩ •

وقد تأسست هذه الشركة بأذن من الحكومة المصرية كشركة مساهمة مصرية • ومنحت امتيازا باستغلال هذا المرفق الحيوى وظلت تستغله منذ سنة ١٨٦٩ • ظلت هذه الشركة تستغل قناة السويس المصرية وتكسب منها الأرباح الطائلة التى لم يكن لمصر فيها سوى نصيب ضئيل • وقد دام هذا الوضع الشاذ الاستثنائى الذى ينطوى على كثير من الاجحاف بحوق مصر التى أذنت بشق هذه القناة فى اقليمها والتى قام أبناؤها بحفرها بسواعدهم ، وتحملوا فى سبيل ذلك تضحيات جسيمة من الارواح والاموال • دام هذا الوضع الشاذ الاستثنائى طوال سبعة وثمانين عاما حتى أعلن الرئيس جمال عبد الناصر فى مساء ٢٦ يولية سنة ١٩٥٦ تصحيح هذا الوضع بتأميم القناة ونقل ادارتها من شركة القناة الى الايدى المصرية •

وبالرغم من ثبوت حق الحكومة المصرية فى تأميم القناة ووضوحه فقد قامت ضجة فى بعض الدول وعلى رأسها بريطانيا وفرنسا · عز على هذه الدول ان تسترد مصر حقوقها المغتصبة وان تباشر بنفسها ادارة واستغلال هذا المرفق المصرى ، فعمدت الى المغالطات تثيرها حول تصرف الحكومة المصرية بغية تضليل الرأى العام العالمى ، والقاء ظل من الشك حول مشروعية وصحة التصرف الذى قامت به الحكومة المصرية والذى يستند الى أساس ثابت واضح من الحق والقانون والعدل · هذه المغالطات ليست بالجديدة وهذه الضجة المفتعلة سابقة على قرار تأميم القناة ·

فمنذ عدة سنوات قامت حملات فى بريطانيا وفرنسا بين الحين والآخر للتشكيك فى مستقبل قناة السويس عند انتهاء الامتياز الممنوح لشركة القناة فى سنة ١٩٦٨ · لم تقتصر هذه الحملات على الصحف بل وجدت بين الساسة البريطانيين من يروج لها فى صورة أسئلة توجه فى مجلس العموم البريطانى وتصاغ على نحو يكشف عن القلق على مستقبل القناة · وقد لقيت هذه الاسئلة استجابة من وزراء بريطانيين مسئولين حرصوا بدورهم على أن تكون اجاباتهم غامضة بحيث تلقى كثيرا من الشك على مستقبل القناة بعد انتقال ادارتها الى الايدى المصرية · بل أن بعض هذه الاجابات ، قد ذهبت الى حد التلميح بضرورة الاتفاق على ترتيبات معينة عند انتهاء أجل الامتياز « رد مستر ناتنج وزير الدولة البريطانى فى شهر مايو الماضى » ·

بل ان هذه الحملات قد وجدت مكانا لها فى المؤلفات الغربية عن قناة السويس · ويكفى مثالا لذلك ان نلقى نظرة عابرة على مؤلف الكاتب الفرنسى أندريه سيجفريد الذى نشره فى

باريس فى سنه ١٩٤٠ وعنوانه : « السويس وبناما والطرق البحرية العالمية » والذى خصص فيه فصلا كاملا هو الفصل الخامس عشر لنا أسماء مستقبل قناة السويس ، وقد أبدى فيه اهتماما فريدا بمستقبل السويس قاصرا هذا الاهتمام عليها وحدها دون ان يشرك فيه القنوات الاخرى كقناة بناما وقناة كييل • استهل هذا الفصل بالاشارة الى ان مستقبل قناة السويس انما هو مستقبل غامض ، وتساءل عما سيكون عليه حال القناة بعد سنة ١٩٦٨ مشيرا الى دقة هذه المشكلة مؤكدا أن الحل الوحيد لها انما هو الحل الذى يكون مقبولا لدى أوروبا، اذ أن هذه المسألة ليست مسألة مصرية بل هى مسألة أوروبية.

هذا مثل من الامثلة العديدة على الحملات التى بدأت الدول الاستعمارية تنظمها فى صحافتها وبرلماناتها ومؤلفاتها منذ لاح لها فى الافق قرب انتهاء أجل الامتياز• وقد عمدت هذه الحملات الى التشكيك فى قدرة الحكومة المصرية على النهوض بأعباء مرفق القناة بعد انتهاء الامتياز الممنوح للشركة •

وليست هذه النغمة بالجديدة علينا • فقد سبق للمصريين سماعها عند ما طالبوا بتحرير بلادهم من الاحتلال الاجنبى واجلاء الغاصب عن ديارهم • وهل نسينا تلك الضجة الصاخبة التى أحدثتها الدوائر الاستعمارية والرجعية فى بريطانيا ، والتى رأحت تحذر الحكومة البريطانية من الموافقة على سحب جنودها من مصر ، وتلح عليها لكى تبقى جيش الاحتلال فى منطقة القنال بدعوى ان الجيش المصرى لم يصل بعد الى الدرجة التى يعتبر معها قادرا على الدفاع عن تلك المنطقة ؟!

نعم ليست هذه النغمة بالجديدة علينا• فقد سبق للمصريين سماعها أيضا عند ما طالبوا بألغاء الامتيازات الاجنبية التى

كانت قيدا كبيرا على السيادة التشريعية والقضائية في مصر، وعبئا ضخما على الاقتصاد المصرى ٠

وهل نسينا تلك الضجة المفتعلة التى قامت فى فرنسا تطالب بابقاء المحاكم المختلطة وغيرها من المظاهر الاخرى للامتيازات الاجنبية فى الوقت الذى كانت تتمتع كل الدول ومن بينها فرنسا بسيادتهاالتشريعية والقضائية ،والذىألغت فيه كل الدول التى عرفت هذا النظام البغيض مظاهره وأعباءه وقيوده ولم يكن هناك سوى مصر ترزح تحت هذا النظام المتعارض مع سيادتها ، الماس بكرامتها ، المثقل لاقتصادها ، والمجحف برعاياها ٠

على ان مصر صممت على استكمال استقلالها وسيادتها باخراج جيش الاحتلال من اقليمها ورفع الامتيازات الاجنبية عن سيادتها ، وقامت خير قيام بتحمل مسئولياتها وتنفيذ التزاماتها ، وها هو القضاء المصرى الوطنى يباشر اختصاصاته ووظائفه بالنسبة للمصريين والاجانب على السواء ٠

ان صيحات التجنى وحملات المغالطة ليست اذن بالجديدة علينا وقد تعود المصريون أن يروا تلك الحملات توجه اليهم وتنظم ضدهم كلما طالبوا بتصحيح وضع من الاوضاع الشاذة التى طال عليها الزمن ، واسترداد حق من حقوقهم المغتصبة ومباشرة مظهر من مظاهر سيادتهم القومية ٠

ان المعارضة التى يلاقيها قرار الحكومة المصرية بتأميم قناة السويس لا تستند الى أساس صحيح ٠ فحق الدولة فى تأميم مرافقها حق من حقوق كل دولة مستقلة تتمتع بالسيادة فى اقليمها ٠ والتاريخ الدبلوماسى حافل بالامثلة العديدة التى باشرت فيها الدول المختلفة حقهافى التأميم ،وقد أتاحت حالات

التأميم التى استلزمها تأميم صناعة البترول فى المكسيك وغيرها من دول أمريكا الجنوبية ، وكذلك مشروعات الاصلاح الزراعى فى الدول المختلفة ، للقضاء الدولى الفرصة لوضع القواعد والضوابط القانونية التى تحكم موضوع التأميم . اذ يشترط انيكون التأميم لمنفعةمشروعة وان يصاحبه تعويض عادل . وغنى عن البيان أن تأميم شركة قناة السويس انما يستهدف منفعة مشروعة هى اشراف الحكومة المصرية بنفسها على ادارة هذا المرفق العام على النحو الذى يكفل ادارته واستغلاله لصالح القناة وصالح مصر وعلى النحو الذى يساهم بالنهوض بالمرفق وكذلك بالاقتصاد القومى . أما التعويض فقد نص عليه قانون التأميم صراحة .

فقرار الحكومة المصرية بتأميم شركة القناة انما هو استعمال لحق ثابت مقرر لكل دولة فى استغلال مواردها . وقد تنبهت هيئة الامم المتحدة لما لهذا الحق من أهمية كبرى فى النهوض باقتصاديات الشعوب ورفع مستواها كما تنبهت الى ما أدى اليه حرمان بعض البلاد من استغلال مواردها القومية من منازعات تهدد السلم والعلاقات الودية بين الامم والشعوب . فأعلنت لجنة حقوق الانسان حق كل شعب فى استغلال موارده وأصدرت الجمعية العامة للامم المتحدة قرارا فى ٢٢ ديسمبر سنة ١٩٥٢ تؤكد فيه أن ميثاق الامم المتحدة يقرر ان لكل شعب حقا طبيعيا فى استغلال موارده وثرواته القومية دون سيطرة أو تحكم أجنبى ، كما حرصت الجمعية العامة فى هذا القرار على مناشدة كافة الدول ان تمتنع عن القيام بأية أعمال يترتب عليها بطريق مباشر أو غير مباشر اعاقة أية دولة من مزاولة سيادتها على مواردها القومية .

هذه هى الحقائق التى يستند اليها قرار الحكومة المصرية فى تأميم شركة قناة السويس . وبالنظر الى ان هذه الحقائق

لا يمكن انكارها فقد عمدت بعض الدول الى المغالطة فأثارت مسألة لا علاقة لها بهذا الموضوع وهى مسألة ضمان حرية الملاحة فى القناة • وقد أعلن الرئيس جمال عبد الناصر فى عبارات قاطعة ردا على هذه المغالطة ان مصر من أحرص الدول على احترام أحكام اتفاقية القسطنطينية التى تقرر حرية الملاحة فى قناة السويس •

ان مصر تعرف جيدا التزاماتها الدولية وهى حريصة كل الحرص على الوفاء بها • ولكن مصر فى عهدها الحاضر حريصة أيضا على اقتضاء حقوقها فهى تعرف ما لها وما عليها • وهى تعرف ان الرأى العام العالمى يؤيدها ويقف من ورائها لان قضيتها واضحة عادلة ولان قضيتها انما هى قضية الشعوب المطالبة بالحرية والمحبة للسلام •

التأميم حق مشروع للدولة

للأستاذ محمد توفيق مصطفى

لعل مما يذكر لشعوب أوروبا ، أنها هى التى أهدت فكرة التأميم الى العالم الحديث ، فلقد تجرعت تلك الشعوب خلال حقب طويلة ، مرارة نظام الاقطاع الذى بلغ الذروة فى خلال القرن السادس عشر ، فكان ملاك الارض مـلاكا لرقاب من عليها وما عليها من انسان وحيوان ومحصول على حد سواء . وكأنما لم يكف تلك الشعوب المستعبدة ما كانت فيه من مذلة وسوء حال أساسهما ذلك الاقطاع الدنيوى ، فسلط عليهـا اقطاع من نوع آخر ، ذلك هو الاقطاع الدينى ، حين كان ملاك السماء ملاكا كذلك لرقاب العباد ، اما سلبوهم أرزاقهم واما سلبوهم رحمة الله .

وبين شقى الرحى هـذين تفتح وعى الانسـان الاوروبى وثارت فيه روح التحرر ، فاتجه بادىء ذى بدء الى الاقطـاع الدينى يصارعه مستعينا بالاقطاع الدنيـوى ، والتف كـل انسان حول أمير يربطهم الولاء له دون غيره ، فظهـرت تلك الامارات والدويلات التى ازدحمت بها أحشاء أوروبا فى مغرب ذلك العصر ، والتى ما لبثت ان أكل كبيرها صغيرها ، وابتلع قويها ضعيفها ، حتى تمخضت فى مستهل القـرن السابع عشر عن تلك الدول ذات الشعوب المترابطة التى بدأت تدرك

الفرق بين كيانها السياسى وكيانها الانسانى ، وبدأت تتعلم ان الحياة الكريمة لا تكون الا حيث تسود الحريات وتعم المساواة وتخضع الاعتبارات الساسية للاعتبارات الانسانية ·

ولم تكن الثورة الانجليزية فى القرن السابع عشر ، والثورة الفرنسية فى القرن الثامن عشر ، والثورة الروسية فى مستهل القرن العشرين ، الا انتفاضات شعبية محتومة هدفها الخلاص من الاقطاع ، وغايتها ان تسود العدالة الانسانية ·

غير ان هذه الشعوب لسوء حظها لم تكد تتخفف من أرزاء اقطاع الارض حتى اخترعت الآلة ، وظهر المصنع الكبير ، وتحكم السيد المستبد الجديد — رأس المال — فى رقاب العباد معيدا الى الاذهان صورة ذلك الاقطاع القديم الذى ما زالت آثاره قائمة بين الناس ·

وشرع الكتاب والمفكرون أقلامهم يكتبون سطور الصراع بين تلك الشعوب وبين هذا الاقطاع الذى يسلبها حرياتها ويدوس كرامتها الانسانية ، لا فى سبيل بقائه فحسب ، بل وفى سبيل تضخمه وغمائه · واستبدت تباريح السخط والتشاؤم بالبعض حتى ظنوا الا خلاص للشعوب فى حرياتها وفى شرف أفرادها الا بالقضاء على كل ذريعة للتحكم فيها ، ورأوا ان هذا لا يكون الا بنزع الارض ورأس المال جميعا ووضعهما فى يد الدولة لتجعلهما فى خدمة الشعب · غير ان طائفة المتعقلين رأت ان هذه الفكرة الاشتراكية المتطرفة ، قد تنجح بالفعل فى افقار جميع الاغنياء ، ولكنها تعجز بالتأكيد عن اغناء جميع الفقراء ومن أجل هذا سادت النظريات الاشتراكية المعتدلة التى تختص كلا من الارض ورأس المال والعمل بنصيب عادل من الارزاق ، والتى ترى ألا مفر من ان تؤول الملكية الخاصة ،

ملكية الافراد للاشياء ، الى ملكية عامة للدولة ، كلما كان ذلك محققا لمصلحة عامة أو دافعا لضرر عام ، وهذه هى فكرة التأميم ٠

وجاءت الحرب العالمية الاولى وما جرته فى أعقابها من أزمات اقتصادية طاحنة ، بتعزيز جديد للنظريات الاشتراكيـة ، ولذلك الوليد الذى نجم عنها وهو التأميم ، وصدع جبابرة رأس المال ، كارهين ، لصوت الانسانية الذى دوى منذرا بأن النشاط الاقتصادى الخاص حر ، ولكن على ألا يضر بمصلحة المجتمع أو يخل بأمن الناس أو يعتدى على حريتهم وكرامتهم٠ وبأن رأس المال انما يستخدم فى خدمة الاقتصاد القومى ، ولا يجوز أن يتعارض فى طرق استخدامه مع الخير العام للشعب٠ وبأن القانون يجب ان يكفل التوافق بين النشاط الاقتصادى العام والنشاط الاقتصادى الخاص ، تحقيقـا للاهداف الاجتماعية ورخاء الشعب ٠

وهكذا بادرت فرنسا ــ وفرنسا بالذات ــ الى اجراء سلسلة من التأميمات، بدأت بقانون ٢٤ يوليو سنة ١٩٣٦ الذى أممت بمقتضاه معظم فروع النشاط فى أضخم مؤسسة مالية عندهم وهى بنك فرنسا ، ثم ثنت بقانون ١١ أغسطس سنة ١٩٣٦ الذى أمم جميع الصناعات الحربية ، وجاء على أثره قانون ٣١ أغسطس سنة ١٩٣٧ الذى أمم السكك الحديدية الفرنسية ، أما فى الطرف الامريكى من العالم فقد أممت المكسيك فى سنة ١٩٣٨ جميع شركات البترول فيها ٠

وتمخضت الحرب العالمية الثانية عن تدعيم جديد للروح الاشتراكية ، فاستقر مبدأ التأميم نهائيا فى جميع الشرائع المعاصرة ٠ ولعلنا نذكر كيف أزاح الشعب الانجليزى عقب

هذه الحرب حكامه من الغزاة المنتصرين عن كراسى الحكم والبرلمان جميعا ، وأحل محلهم أولئك الذين وعدوه بمزيد من الخبز والزبد بما عقدوا النية عليه ونفذوه من تأميم صناعات الحديد والصلب والنقل وغيرها .

على أن فرنسا ــ وفرنسا بالذات ــ كانت الفارس المجلى فى حلبة التأميم ، فقد بدأت حكومة الجمهورية المؤقتة بأصدار أمر جمهورى بتاريخ ١٣ ديسمبر سنة ١٩٤٤ قضى بتأميم مناجم الفحم فى الشمال وعلى شواطىء مضيق كاليه ، ثم أصدرت أمرا آخر بتاريخ ١٦ يناير سنة ١٩٤٥ بتأميم مصانع سيارات رينو التى كان يملك أغلب رأس مالها الممول لويس رينو ، ثم أمرا ثالثا بتاريخ ٢٩ مايو سنة ١٩٤٥ بتأميم شركة محركات جنوم والرون ، ثم أمرا رابعا فى ٢٦ يونيو من نفس السنة بتأميم شركات الطيران الفرنسية الثلاث (اير فرانس وأيربلو واير فرانس ترانس اتلانتيك) .

والذى ينبغى لنا ملاحظته فى هذه الحلقة من التأميمات الفرنسية أنها قد أنصبت جميعا على مشروعات تجارية خاصة ، وان واحدا منها على الاقل ــ وهو تأميم مصانع لويس رينو ــ قد انصب على عمل تجارى فردى لا يمكن ان يتبين وجه الصالح العام فى تأميمه ، ألا وهو صناعة نوع معين من السيارات . لا بل ان هذا التأميم بالذات اتخذ عند فقهاء القانون عنوانا لنوع خاص من التأميم الجائز المشروع سموه « التأميم العقابى » وذلك لان السبب الاوحد لتأميم تلك المصانع انما كان ما اتهم به لويس رينو نفسه من تقديم خدمات للالمان أيام احتلالهم لفرنسا .

وجاء بعد ذلك دور الجمعية التأسيسية الفرنسية التى جلست لوضع الدستور الجديد ، فلم تثبت غداة بدء عملها ان أصدرت

قانون ٢ ديسمبر سنة ١٩٤٥ بتأميم بقية نشاط بنك فرنسا وجميع بنوك الودائع الكبرى ، ثم أممت جميع عمليات توليد وتوريد الغاز والكهرباء فى سائرأنحاء فرنسا بقانون ٨ ابريل سنة ١٩٤٦ ، كما أصدرت فى ٢٥ ابريل قانونا بتأميم جميع شركات التأمين الكبرى . وفى ١٧ مايو من نفس السنة أصدرت ثلاثة قوانين دفعة واحدة أحدها يؤمم بنك الجزائر والثانى يؤمم جميع مناجم الفحم فى فرنسا والثالث يؤمم جميع شركات الوقود المعدنى فى البلاد .

وأخيرا سجلت مبدأ التأميم فى رأس مشروع دستورها الذى وضعته ، وهو الدستور الذى رفض فى الاستفتاء الشعبى،ولكن الدستور الجديد الذى قررته الجمعيةالتأسيسية الثانية وصدر فى ٢٧ أكتوبر سنة ١٩٤٦ وأصبح الدستور الفرنسى الاخير ، أعاد تقرير هذا المبدأ بلا تعديل . فجاء نص الفقرة التاسعة من مقدمة هذا الدستور يقول « ان كل مال وكل مشروع يكون لاستغلاله أو يصير لاستغلاله صفةالمصلحة العامة الوطنية أو صفة الاحتكار الفعلى ، يجب أن يصبح ملكا للمجموع » .

فبحكم الدستور الفرنسى هذا يبدو التأميم لنا فى صورة عمل من أعمال السيادة المطلقة ، ثم انه ـ بالنسبة للمشرع ـ عمل واجب يعتبر التخلف عن ادائه تقصيرا تشريعيا وخيانة لروح الدستور . فالنص كما رأيناه نص عام يوجب التأميم وجوبا فى حالتين : الحالة الاولى قيام احتكار فعلى لاى تجارة أو صناعة ، أى قيام رأس المال بنشاط خاص لا يوجد منافسون فى ميدانه . والحالة الثانية حالة بروز المصلحة العامة الوطنية فى استغلال المشروع التجارى أو الصناعى .

واذن فكلما كان هناك احتكار فعلى،أو كلما برز وجه المصلحة

العامة الوطنية ، وجب اجراء التأميم ، وكان التقصير فى اجرائه خروجا على الدستور واخلالا بمبادئه ، هذا ما انتهت اليه فرنسا فى شريعتها الحاضرة • بل ان هذا ما انتهت اليه كل دنيانا المعاصرة على اختلاف مذاهبها ومشاربها ، وحين أقول كل دنيانا يحضرنى أمر يمت حتى الى الآخرة بسبب ، حيث يحضرنى ذكر ما صرح به قداسة البابا ، الذى ينطق باسم الكاثوليك فى العالم أجمع ، فى خطابه لعيد الميلاد فى سنة ١٩٤٢ حسما للمناقشات التى احتدمت اذ ذاك حول مشروعية التأميم فى نظر الكنيسة ، حيث قال قداسته ، « أننا نسلم بوجوب اجراء التأميم كلما كان هو الوسيلة الوحيدة الناجعة لاصلاح المساوىء أو لتجنب الاسراف ، وانما يجب فى جميع الحالات دفع التعويض المناسب » •

لقد أممت فرنسا منذ سنة ١٩٣٦ عشرات من المشروعات وألغت عشرات من الامتيازات التى كانت ممنوحة الى العشرات من الشركات الكبرى • وأممت المكسيك وايران صناعة البترول ، وأممت انجلترا صناعات الحديد والصلب والفحم وغيرها ، ولم تبق دولة كبرى أو صغرى الا وطبقت مبدأ التأميم على وجه أو آخر من وجوه النشاط الاقتصادى الذى يمس صوالحها الوطنية • فاذا نحن أممنا قناتنا ، قناة السويس ، فانما نأتى عملا مباحا مشروعا حلالا يرتفع فوق كل شبهة ، لا بل انه يرقى — فى نطاق التفكير الفرنسى — الى حد الواجب الذى يعاقب المتخلفون عنه ولو عقابا أدبيا يتولاه الشعب وتسجله كتب التاريخ •

سلام العالم فى تأميم الشركة المنحلة

للدكتور مصطفى الحفناوى

يحدثنا التاريخ دائما عن أخلد أيامه وأعظم رجاله ، ويقص علينا سير الشعوب الجديرة بالحياة والمجد ، وتظل جلائل الاعمال ناطقة بفضل أصحابها ، حتى تشهد لهم يوم الحساب .

وفى تاريخ العالم الحديث نقطة تحول كبرى مكتوبة فى جبين الدهر بأحرف من ذهب وكلمات من نور ، فى هذا السجل الخالد كلمات مدوية :

مصر الثورة — مصر الجمهورية — جمال عبد الناصر — ٢٦ يوليو ١٩٥٦ .

ولقد طوى الرئيس بقراره التاريخى صفحات سوداء سلخت من حياة العالم سبعة قرون وسبعة أعوام .

فى سنة ١٢٤٩ ميلادية ، كتب الغرب أول وثيقة سياسية فى تاريخ قناة السويس ، اثر هزيمته فى الحروب الصليبية ، وهى وثيقة تنطق بأن المشروع حينما نبت فى العقلية الغربية ، لم يستهدف عمارة الارض أو سعادة بنى الانسان ، فصاحب تلك الوثيقة يقول فى تعصب جنونى ان السبيل الوحيد للقضاء على دولة المسلمين ، وطاب له أن يسميهم الكفار ، هو قيام دولة أوروبية باحتلال مصر ، على ان تنكتل أوروبا كلها وراء المحتل الذى يشق قناة ببرزخ السويس تصير ملكا مشتركا للعالم المسيحى ويبدد بها شمل المسلمين .

وقع نظرى على هذه الرسالة التى رفعها صاحبها الى ملك فرنسا فى دار من دور محفوظات احدى الدول الغربية ، وتعقبتها في مراحل التاريخ عما انطوت عليه في النصف الاول من القرن الثالث عشر ·

كان هذا هو تفكير الملك لويس الرابع عشر الذى أغرم بمشروع القناة ، وكان أيضا الطابع الظاهر لتفكير ساسته ووزرائه وخلفائه من بعده ·

وقامت فرنسا قومتها الكبرى فى آخر القرن الثامن عشر ، وفى يدها الوثيقة العالمية لحقوق الانسان ، ولكن برلمان الثورة الفرنسية اجتمع ذات ليلة ليتذاكر فى الوثيقة بمناسبة تقرير أرسل اليه من تجار فرنسيين كانوا ينعمون بكرم الضيافة فى القاهرة ، وتراءى لهم ان يستعدوا رجال الحرية والاخاء والمساواة على مصر مطالبين بغزوها حتى تشق القناة ·

خرج الجنرال بونابرت من تلك الجلسة متأبطا ذراع تاليران، ليضعا معا برنامج غزو مصر ، من أجل مشروع القناة ، ولم تكن البعثة التى سميت بعثة علمية الا ذلك الجهاز الذى صمم فى باريس من أجل القناة ·

واستطاعت مصر ان تقف سدا منيعا دون تحقيق ذلك الحلم، وأجلت فرنسا عن ديارها بعد جهاد عنيف ، ولكن عقلية القرن الثالث عشر عاودت الكرة المرة بعد المرة ، حتى تم لها ما أرادت على يد رجل وصفته مضابط مجلس العموم البريطانى ، حينما ظفر بعقد الالتزام، بأنه أكبر أفاق ظهر فى القرن التاسع عشر ·

وبوحى من ذلك التعصب القديم شقت القناة ، بالسخرة والسياط، وموت الذين حفروها من المصريين بالجملة وبالقطاعى،

وبأموال المصريين ، وأهدرت أبسط حقوق الانسان ، فهل كفل أولئك الطغاة البغاة الملاحة الدائمة المستمرة لسفن العالم من غير تمييز ولا استثناء فى الحرب وفى السلم على السواء كما ذكرت المادة الاولى من معاهدة القسطنطينية لسنة ١٨٨٨ ؟!

بين أيدينا سيرة القناة فى الحرب والسلم ناطقة بالعدوان الصارخ من جانب انجلترا وأعوانها على الملاحة وحرية المرور ٠

ويتبدى هذا العدوان فى أوقات السلم فى شكل جاسوسية منظمة تفرضها انجلترا لحساب نفعها وقت ان كانت تنتفع بسيطرتها على الشركة المنحلة ، جاسوسية تسمح لها بالوقوف على دقائق سفن العالم الحربية والتجارية التى تجتاز القناة وما تحمله من طيبات من الجنوب الى الشمال ومنابع تلك الطيبات ، كما فرضتها على المواد المصنوعة المنقولة من الشمال الى الجنوب ، والفرق المسلحة التى تجتاز القناة فى مختلف المناسبات ، وبذلك كانت توجه سياستها واستعمارها وتجارتها طبقا لتلك المعلومات الخطيرة ، ومن ناحية أخرى ألقت فى روع الدول جميعا ، وهى المهيمنة على الشركة المنحلة فى الحربين الاولى والثانية الى قطعة لا تنفصل من الآلة الحربية البريطانية ، وقامت الشركة بأطلاق النار ، ويشهد عليها النصب التذكارى الذى أقامته لضحاياها فى مدينة بورسعيد ٠

ولن ننسى تآمر انجلترا سرا مع موسولينى لذبح الحبشة مستعينة بقناة السويس ، ففى الوقت الذى ألبت دول العالم ضد ايطاليا ، باعتبارها معتدية على الحبشة ، كانت قد عقدت مع موسولينى اتفاقية سرية تكفل بقاء القناة مفتوحة لمرور الاساطيل الايطالية ، فذبحت الحبشة يومئذ بيد انجلترا ، ووقفت هذه الاخيرة تؤبن ضحيتها وتريق دموع التماسيح ٠

اخلال مستمر من جانب انجلترا وشركائها الغربيين بحرمة الملاحة الدائمة فى قناة السويس ، ولذلك بقى الامن الدولى فى مهب الريح ، ولم تنعم البشرية بالطمأنينة والاستقرار ، بسبب شبح الحرب الماثل فى ذلك الوضع الاستثنائى، وضع القناة التى أداروا الملاحة فيها بوساطة الشركة المنحلة لحساب العصابة الاستعمارية وحدها وليس لصالح الملاحة العالمية .

فى مساء ٢٦ يوليو الماضى ، وفى ساعة الصفر التى حددها الرئيس انتهى التعصب القديم ، وانتهى الشذوذ الذى لازم القناة منذ ان حفرتها يد الفلاح المصرى ، وتسلمت مصر فى سهولة ويسر ادارة حركة الملاحة فيها كأحسن ما يكون ، فاستعدت الانسانية بهذا التحول لاستقبال عهد جديد ، تدار فيه القناة للاغراض النبيلة ، فلا استعمار ولا استغلال ، ولا تنافس يذكى نيران الحروب ، ولا تهديد من لدن الغرب لقارتى العالم القديم : آسيا وأفريقيا .

هذه هى المسألة التى أثارت فى لندن وفى باريس ألوانا من الصلف والكبرياء والتشبث بتربية القرن الثالث عشر وطرائقه البغيضة ، فاندفعوا فى حماقة ومن غير روية متنكرين لبديهيات القانون الدولى ، ولميثاق الامم المتحدة والاعلان العالمى لحقوق الانسان .

ومصر التى لا تضمر السوء لاحد ، والتى آلت على نفسها أن تجعل من قناتها سدا منيعا دون الاطماع والشهوات ودعامة كبرى يرتكز عليها أمن العالم وسلامته ، لا تطلب مالا ولا تبيع حريتها بأى مال ، وانما تكفل الملاحة الدائمة المستمرة فى قناتها فى الحرب والسلم ، وبغير تمييز او استثناء ، ليستقر السلام العام وتنعم شعوب الارض كلها بالعزة والكرامة والرفاهية .

وفى سبيل هذه الغاية العظمى تكتلت مصر صفاً واحدا ، من وراء زعيمها وقائد نهضتها مستعدة للبذل والتضحية الى آخر قطرة من دمها ٠

ولا تقف مصر وحدها فى ميدان الشرف والفخار ، وانما يقف من وراء قائدها عشرات الملايين من بنى الانسان ، من الذين اكتووا بنيران الحروب والذين أرهقوا بالاستعمار ، وعصابة آكلى لحوم البشر ومصاصى الدماء ٠

وفى هذه الايام الفاصلة فى مصير العالم ، لا نستطيع ونحن ننشد الحرية والعدل والسلام ، الا ان نرجو للذين ركبوا رؤوسهم ، واستبدت بهمشهواتهم ان يتحرروا من عقلية القرن الثالث عشر الى القرن التاسع عشر ، وان ينزلوا على حكم القانو نالذى لا يدع ثغرة ينفذون منها للتشكيك فى شرعية العمل الخالد الذى قام به الرئيس المصرى ، وليعلموا أنهم لن يستطيعوا أبدا ان يعيدوا عقارب الساعة الى الوراء ، فقد أعلن الرئيس ان مصر ستدافع عن قناتها الى آخر قطرة من دمها ، واذا كتب علينا القتال ، فلن يكون كرها لنا ، ذلك لان مصر التى أيقظتها الثورة وأزاحتعنها عوامل الهرموالشيخوخة أشد ما تكون ايمانا بربها وتفانيا فى الذود عن كرامتها وشرفها ، وهى تحمل الآن رسالة لم تحملها أمة فى ماضى الايام وحاضرها ، وتستقبل مجدا غير مسبوق فى تاريخها الطويل ، أما فلول ذلك العدو الذى لا يريد ان يفيق منسكرته فالويل لها ثم الويل ، لانها لن تستطيع ان تطفىء نوراً أضاءه الله فى مساء اليوم السادس والعشرين من يوليو سنة ١٩٥٦.

فليتركوا قناة مصر ، تكفل الامن والسلام واليمنوالرفاهية للناس أجمعين ، والا فسوف يدفعون الثمن غاليا يوم يهزم منهم الجمع ويولون الدبر ٠

— ٢ —

لم تستطع بريطانيا وفرنسا ان تنكرا شرعية قرار الحكومة المصرية بتأميم شركة قنال السويس أو تجادلا فى حق كل دولة مستقلة فى استغلال مواردها القومية ، وادارة مرافقها العامة . فقد انقضى الزمن الذى كانت تفرض فيه الدول الاوروبية ارادتها على البلاد الاخرى لاستغلال ثرواتها والتحكم فى اقتصادها . فانتشر الوعى القومى بين الشعوب وقامت تنادى بحقوقها المغتصبة وتسعى جاهدة للنهوض باقتصادها ورفع مستواها .

أجل لم تستطع بريطانيا وفرنسا ان تنكرا حق الحكومة المصرية فى تأميم شركة قناة السويس ، فعمدتا الى أسلوب المغالطة ، فأظهرتا القلق على حرية الملاحة فى قناة السويس وتامينها،واتهمتا مصر بالخروج على أحكام اتفاقية القسطنطينية المعقودة فى سنة ١٨٨٨ والتى تضمن حرية الملاحة فى قناة السويس .

والحقيقة الثابتة التى تؤيدها الادلة التاريخية هى ان مصر قد أظهرت دائما حرصها التام على ضمان حرية الملاحة فى القناة والدفاع عنها . كما ان الادلة التاريخية تكشف أيضا عن حقيقة ثابتة أخرى ، هى ان الحكومة البريطانية قد خرجت أكثر من مرة على أحكام اتفاقية سنة ١٨٨٨ وحاولت ان تقرر لنفسها مركزا خاصا بالنسبة للقناة تنفرد به دون سائر الدول الاخرى على الرغم مما فى ذلك من مخالفة لهذه الاتفاقية الدولية نصا وروحا .

بل ان الحكومة المصرية قد قررت منذ ان أذنت بحفر القناة

فى أرضها ان تكون الملاحة فيها حرة لجميع السفن التابعة لكافة الدول دون أى تمييز . هذا ما قامت به مصر لمصلحة العائلة الدولية منذ افتتاح القناة فى سنة ١٨٦٩ ـ فتعهد مصر بحرية الملاحة فى القناة وضمانها لهذه الحرية سابقان على ابرام اتفاقية القسطنطينية فى سنة ١٨٨٨ وان نظرة عابرة يلقيها الباحث على الاحكام التى تضمنتها اتفاقية سنة ١٨٨٨ تبين بجلاء أن هذه الاتفاقية قد جاءت مؤيدة لحقوق مصر ومسئولياتها فى الدفاع عن القناة باعتبارها جزءا لا يتجزأ من اقليمها وضمان أمنها وسلامتها ، وأنها جاءت مؤكدة أيضا لمبدأ حرية الملاحة فى القناة الذى تعهدت الحكومة المصرية منذ افتتاح القناة بتطبيقه عليها باعتبارها طريقا مائيا يصل بين بحرين من البحار العامة تقتضى مصلحة العائلة الدولية حرية المرور فيها أسوة بغيرها من الطرق المائية المماثلة سواء أكانت صناعية كالقنوات أم طبيعية كالمضائق والبواغيز .

وقبل ان استعرض حقوق مصر ومسئولياتها فى القناة كما حددتها ووضحتها اتفاقية سنة ١٨٨٨ أود ان أبرز حقيقة جديرة بالذكر هى ان هذه الاتفاقية قد كشف عن ضرورتها والحاجة الماسة اليها اعتداء الحكومة البريطانية على القناة فى سنة ١٨٨٢ أثناء تدخلها المسلح فى شئون مصر واحتلالها الحربى لاقليمنا . فقد استعملت بريطانيا القناة لاغراضها العسكرية واحتجت شركة القناة نفسها على هذا المسلك من جانب بريطانيا على أساس انه اعتداء على حياد القناة والنظام الموضوع لها وأعلن هذا الاحتجاج الى الدول التى رأت ضرورة ابرام اتفاقية دولية لضمان حياد القناة وأمنها وسلامتها .

وبالفعل وقعت الدول على اتفاقية القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ وقد اشتملت هذه الاتفاقية الدولية

بجانب مبدأ حرية الملاحة فى القناة على عدة أحكام تقضى باحترام حياد القناة وتأييد حقوق مصر وسيادتها على القناة باعتبار مصر الدولة صاحبة السيادة على الاقليم الذى تقع فيه القناة ٠

فتعهدت الدول الموقعة على الاتفاقية بألا تتعرض بسوء للمهمات أو المبانى أو المنشآت أو سائر متعلقات القناة ٠ كما تعهدت بعدم القيام بأى عمل عدائى أو أى عمل من شأنه ان يعوق حرية الملاحة فى القناة ، كما أكدت الاتفاقية حياد القناة فحظرت على الدول المحاربة ان تنزل فى القناة وموانيها أو تنقل منها جنودا أو ذخائر أو مهمات حربية ، كما حظرت على الدول ابقاء أية بوارج حربية فى القناة ٠

كما نصت الاتفاقية صراحة على ان الاحكام الخاصة بحرية الملاحة فى القناة لا تمس الحقوق الاقليمية لمصر باعتبارها الدولة صاحبة الاقليم الذى تمر فيه القناة ٠ كما وضعت الاتفاقية مسئولية المحافظة على النظام المقرر لقناة السويس وضمان حرية الملاحة فيها على عاتق الحكومة المصرية فنصت المادة التاسعة من الاتفاقية على « ان تتخذ الحكومة المصرية الوسائل الكفيلة باحترام تنفيذ هذه الاتفاقية وذلك فى حدود سلطتها المخولة لها بموجب الفرمانات وعلى النحو المقرر فى هذه الاتفاقية » ٠

ومن أهم الاحكام التى اشتملت عليها اتفاقية سنة ١٨٨٨، والتى خالفتها فيما بعد الحكومة البريطانية تعهد الدول الموقعة على الاتفاقية ومن بينها بريطانيا بأن تحترم مبدأ المساواة بالنسبة للقناة الذى يعتبر ركنا هاما من أركان الاتفاقية، وبالا تسعى احداها للحصول على منافع اقليمية أو أى وضع خاص٠

وبالرغم من ذلك فقد حاولت الحكومة البريطانية دائما ان تقرر لها مركزا خاصا بالنسبة لقناة السويس · فحينما اعترفت بريطانيا باستقلال مصر فى ٢٨ فبراير سنة ١٩٢٢ ضمنت التحفظات الاربعة الشهيرة التى أوردتها على هذا التصريح تحفظا بشأن الدفاع عن قناة السويس وتأمين مواصلات الامبراطورية البريطانية ، كما نصت المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ على أن قناة السويس طريق أساسى للمواصلات بين الاجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، وعلى السماح للقوات البريطانية بالبقاء فى منطقة القناة ·

وقد نجحت مصر بأبرامها اتفاق الجلاء فى سنة ١٩٥٤ فى انهاء هذا المركز الخاص والوضع الشاذ الذى كانت تدعيه بريطانيا لنفسها بالنسبة لقناة السويس · وقد تم جلاء القوات البريطانية عن منطقة قناة السويس واستردت مصر سيادتها على اقليمها كاملة غير منقوصة · وقضت المادة الثامنة من اتفاق الجلاء على ان قناة السويس جزء لا يتجزأ من مصر وعلى تعهد الحكومة البريطانية باحترام أحكام اتفاقية سنة ١٨٨٨ ·

وان الحملة التى تقوم بها بريطانيا وفرنسا ضد مصر فى الوقت الحاضر لا تستند الى أى أساس · فتأميم شركة قناة السويس حق لمصر ولا شأن له ولا علاقة بينه وبين الدفاع عن القناة وتأمينها · فالدفاع عن القناة هو حق مصر ، وهى مسئولة عنه لأنه جزء من دفاعها عن اقليمها وأراضيها ·

ان هذه الحملة تتخذ من هذا القرار التاريخى الذى أعلنه الرئيس جمال عبد الناصر فى ٢٦ يولية ١٩٥٦ والذى استرد به حقوق مصر المغتصبة ، تتخذ من هذا القرار مدعاة للوقوف فى وجه مصر لانها تتبع سياسة استقلالية تحريرية تقوم على

الايمان بحق الشعوب فى الحرية ، وتسعى لتأكيد استقلال البلاد العربية · فهى سياسة تهدد مطامع الدول الاستعمارية كما تهدد مراكز النفوذ التى تدعيها تلك الدول وتحرص على الاحتفاظ بها ·

فالمسألة اذن ليست مسألة حرية الملاحة فى قناة السويس والدفاع عن أمنها كما تحاول بريطانيا ان تصورها وأن توهم الرأى العام العالمى بأنها تدافع عن مصلحة العائلة الدولية · فالملاحة فى قناة السويس وحريتها وسلامتها لم تتأثر بأى حال من الاحوال بتأميم شركة القناة · ومصر أحرص من بريطانيا وفرنسا على قناة السويس وحرية الملاحة فيها لان ضمان هذه الحرية من مصلحة مصر التى آن لها ان تستغل هذا المرفق القومى وان تتعهده بالاشراف والرعاية ولان مصر حريصة أيضا على القيام بمسئولياتها الدولية والوفاء بتعهداتها ·

أثر تأميم شركة قناة السويس في اقتصادنا القومي

للدكتور محمد مظلوم حمدي

ان من يطالع تاريخ مصر خلال المائة والخمسين عاما التى حكمتها خلالها الاسرة الالبانية ، ليقف حائرا مشدوها أمام تلك المآسى الدامية التى مر بهـا الشعب المصرى ، وتلك الجـرائم البشعة التى اقترفت فى حقه خلال هذه الفترة • غير أنه من بين كل هذه المآسى وتلك الجرائم لم يكن هناك ما هو أبشـع ولا ما هو أمعن فى الفساد والاستهتار والاستخفاف بحقوق الاجيال المتعاقبة من المصريين ، من مأساة قناة السويس ، أو بعبارة أصح من سلسلة المآسى المتصلة بقناة السويس •

أما المأساة الاولى فتتمثل فى تسخـير عشرات الآلاف من المصريين فى أعمال الحفر بلا أجر، وفى ظروف أقل ما يقال فيها أنها لم تضع حياة هؤلاء البؤساء فى الحسبان ، فذهب معظمهم ضحية لهذا الاثم الذى هز الرأى العام العالمى وأرغم ضمـير الخديو على أن يستيقظ من سباته ، فتقدم فى ضعف وفى خنوع مطالبا بألغاء نظام السخرة • غير ان جهوده فى هذا السبيل لم تتمخض الا عن استبدال مأساة بمأساة ، فبعد ان قبل مبدأ الاحتكام الى نابوليون الثالث امبراطور فرنسا ، قبل ان تدفع مصر للشركة تعويضا ضخما من أموال الشعب مقابل الغـاء السخرة التى تبرع بها سلفه ، فكانت هذه هى المأساة الثانية •

أما المأساة الثالثةفتتمثل فى بيع أسهم الحكومة المصرية التى كانت تمثل ٤٥ ٪ من رأس المال للحكومة البريطانية بمبلغ أربعة ملايين من الجنيهات الاسترلينية ، وهى صفقة أغرت الوزير اليهودى دزرائيلى فسارع الى اتمامها على مسئوليته الشخصية، خارقا بذلك قوانين بلاده التى تنص على ضرورة عرض مثل هذه الصفقات على البرلمان ، وذلك خشية ان يثوب الخديو الى رشده ويعود الى صوابه فيعدل عن اتمامها •

أما المأساة الرابعة فكانت أقرب الى أعمال السفه والخبل والسلب والنهب منها الى تصرفات العقلاء والامناء • فقد أقدم هذا السيد الخديو الذى قذفت به الاقدار الى أرض مصر ، أقدم على بيع نصيب الاجيال المصرية المتعاقبة فى أرباح الشركة وقدره ١٥ ٪ من صافى الربح نظير مبلغ تافه لم يتسلم منه الا نصفه ، بينما ذهب النصف الباقى الى جيوب السماسرة والوسطاء الذين كانوا يبيعونه ويشترونه ويتقاسمونه فيما بينهم •

أما المأساة الاخيرة فتتمثل فى تلك الاموال الطائلة التى بددها هذا الخديو المفتون المملوء بالعقد النفسية فى حفل افتتاح قناة السويس محاولا بذلك ارضاء الملوك والامراء الاجانب الذين كانوا يضمرون له كل احتقار وازدراء • لكل هذا فان القرار التاريخى الخالد الذى أصدره السيد الرئيس فى العيد الرابع للثورة بتأميم شركة قنال السويس قد هز أوتار قلوب المصريين وأشعرهم بنشوة النصر ، فليس أشقى على النفس من ان تغتصب حقوقها وليس أحب اليها من آن ترد لها حقوقها المغتصبة •

وعلى الرغم من كل تلك الضجة التى أثارتها فرنسا وانجلترا حول هذا الموضوع الذى اعتبر فى نظرهما ذا مغزى سياسى خطير ، فان قرار تأميم شركة قناة السويس المصرية يعتبر اجراء

اقتصاديا داخليا يقصد به تدعيم اقتصادنا القومى بوجه عام، وعدم التفريط فى موارد مصر من العملة الاجنبية بنوع خاص والذى يدعو الى الدهشة حقا ان هاتين الدولتين اللتين تعترضان على قرار تأميم الشركة المصرية قد قطعتا شوطا بعيـــدا فى تأميم مختلف الشركات والمرافق .

فقد أممت فرنسا شركات السكك الحديدية والطيران وبعض مصانع السيارات ، بينما أممت انجلترا جميع وسائل النقل ومناجم الفحم والبنك المركزى ومصانع الحديد والصلب ، ولم يكن لاية دولةأجنبية ان تتدخل فىشئونها الداخليةوتسائلهما عن تأميم هذه المرافق وتلك الشركات .

غير ان فرنسا التى امتد الخيال والرياء بساستها الى حد الادعاء فى هيئة الامم المتحدة بأن الجزائر هى احدى المقاطعات الفرنسية ، ولا يستغرب منهــا آن تقــول أى شىء ، بل انه لا يستبعد ان يمتد بها الخيال والهذيان الى حد القـــول بأن محافظة السويس هى أيضا جزء من فرنسا ـ وحقيقة اذا لم تستح فاصنع ما شئت وقل ما شئت ـ وانجلترا التى كانت تهبط كالوباء على مختلف شعوب الارض وتفتك بالمواطنـين لكى تخلى السبيل لحثالة أبنائها الذين ضاقت بهم سبل العيش فى بلادهم ، ثم تدعى بعد هذا أنها انما تحتل هذه الشعـوب لتنمى مواردها وتنشر لواء العدالة بين أهليهــا لا لأى سبب آخر ، لا يستغرب منها آن تقول انها ترغب فى تنظيم الملاحة أو ضمان حريتها وما الى ذلك من الاراجيف التى يرددهـــا الساسة البريطانيون عند ما تعوزهم الحجة وينقصهم الدليل. وقـد ذهب التخبط وضعف الحجة بأحـد الساســة الانجليز الى حد القول بأن قرار التأميم وان كان يعتبر سليما من الناحية القانونية الفنية الا أنه يتنافى مع المبادىءالاخلاقية الدولية. فقدكتب اللورد بيرد وود فىجريدة نيوز أوف ذى ورلد

ـ وهى من أوسع الصحف البريطانية انتشارا ـ فى العدد الصادر فى ٥ أغسطس الماضى ما يأتى بالحرف الواحد فى مقال جعل عنوانه « هيبة بريطانيا فى الميزان » أى انه لم يسع السيد اللورد الا ان يقرر الحقيقة الناصعة التى لا مراء فيها ، وهى ان قرار التأميم سليم من الناحية القانونية ، ولكنه مع ذلك يتنافى مع مبادىء الاخلاق الدولية. أما الفظائع التى ترتكب فى قبرص وفى كينيا وفى عدن فانها تتفق مع مبادىء الاخلاق البريطانية .

ان مصر ستجنى الكثير من هذا القرار التاريخى فضلا عن شعورنا بنعمة الاستقلال والسيادة المصرية وحرية التصرف ، فقد وضع هذا العمل الحاسم حدا للمؤامرات التى كان يدبرها الاستعمار لعرقلة انتقال ملكية الشركة الى مصر فى موعدها المحدد . ولقدتحدث الانجليز وأعوانهم كثيرا فى الآونةالاخيرة عن ضرورة توسيع القناة لتستطيع استقبال ناقلات البترول الكبيرة ، وكانوا يضيفون طبعا ان مثل هذا التوسيع يتطلب استثمارات ضخمة من جانب الشركة لا يتسنى لها الاقدام عليها الا اذا مد أجل امتيازها ، وهكذا كان الانجليز ينفثون سمومهم فى الهواء دون أن يجدوا مصريا واحدا يقبل مجرد الانصات الى مثل هذه الاباطيل. وليس من شك فى أن موقفهم كان سيزداد تشددا ومؤامراتهم تكون أكثر إحكاما كلما قرب موعد انتهاء الامتياز ، أما الآن فقد أصبح زمام الموقف فى أيدينا بعد ان بدد قرار الرئيس أحلامهم وعصف بمؤامراتهم.

وبالاضافة الى كل ما تقدم فان تأميم شركة قناة السويس سيعود على الاقتصاد المصرى بفوائد جليلة سيكون لها شأن كبير فى بناء مصر العظمى . وفى مقدمة هذه الفوائد ان الدخل القومى سيزداد بنحو خمسة وثلاثين مليونا من

الجنيهات ، وهى قيمة الايرادات الاجمالية لشركة القنـاة . وقد كانت الشركة المنحلة لا تنفق من هذه الايرادات الضخمة الا النزر اليسير فى مصر.أما احتياطياتها المختلفة فقد كانت تحتفظ بها فى باريس أو فى لندن ولم تقبل الا منذ عام واحد فقط أى فى سنة ١٩٥٥ ان تحتفظ فى مصر بمبلغ زهيـد نسبيا يمثل احتياطى تعويض الموظفين المصريين، وهم كما نعلم جميعا قلة قليلة بين موظفى الشركة . أما الفائدة الاقتصادية الثانية لتأميم هذه الشركة فهى ان تلك الايرادات التى ذكرنا أنها تناهز خمسة وثلاثين مليونا من الجنيهات فى العام الواحد ستدفع فى مصر بالعملات الاجنبية الصعبة القابلة للتحويل ، كالدولار والاسترلينى والفرنك السويسرى ، وعلى ذلك فان حصيلة مصر من ايرادات شركة القناة المؤممـة تعادل نحـو ثلث قيمة ما نصدر من القطن الى الخارج سنويا . وبالاضافة الى ذلك فان هذه الايرادات تزيد زيادة مطردة سنة بعد أخرى فقد زادت رسوم المرور خلال السنوات الخمس الماضيـة من ٢٦ مليونا فى سنة ١٩٥١ الى ٣٢ مليونا فى سنة ١٩٥٥ . واذا استمرت الزيادة بهذا المعدل فان هذه الايرادات ستزيد على الاربعين مليونا فى سنة ١٩٦٠ ، أى بعد أربع سنوات فقط . وترجع أهمية هذا المورد الجديد من العملات الاجنبية الى ان تنفيذ المشروعات الانتاجية الضخمة التى أدرجت فعلا ضمن برامج التخطيط القومى، والتى يأتى فى طليعتها مشروع السد العالى ، يتطلب شراء الكثير من المعدات والآلات والخامات من الخارج ، الامر الذى يجعل الميزان التجارى فى غير مصلحتنا، وبعبارة أخرى فان مصر خلال العشر سنوات القادمة علـى الاقل ستستورد من الخارج ما يزيد كثيرا على ما تصدره الى الخارج شأنها فى ذلك شأن أية دولة تكون بسبيل تنفيذ خطة شاملة للتنمية الاقتصادية .

ان شركة قناة السويس كانت ستؤول ملكيتها الى الحكومة المصرية فى سنة ١٩٦٨ ولكن الرئيس قدم هذا الموعد مع تعويض المساهمين تعويضا عادلا ، لان مصر وهى فى مستهل عهد البناء هى أحوج الى موارد هذه الشركة المصرية الآن منها فى سنة ١٩٦٨ .

وثمة فائدة اقتصادية أخرى تعود على مصر من تأميم القناة وهى زيادة النشاط الاقتصادى فى المناطق المحيطة بالقناة بأنشاء صناعات جديدة لاصلاح السفن وتموينها ومدها بالهدايا التذكارية . وقد كانت الشركة المنحلة تعرقل هذا النشاط لانه لا يعود عليها بالفائدة وانما تقتصر فوائده على الاقتصاد المصرى . وفوق كل ما تقدم فسوف يفتح تأميم الشركة مجال العمل للآلاف من العمال والفنين المصريين بعد ان كان التحاق مصرى واحد بالعمل فيها والاساليب التى كانت تتبع فى سبيل تحقيق هذا الحلم ، أقصوصة يتندر بها الناس ويتحدثون كما يتحدثون عن قصص المغامرات الفريدة التى أدت بصاحبها الى الثراء العريض .

وأخيرا فان السيادة لا تتجزأ ، والاستقلال لا يتجزأ،ولميكن فى مصر الحرة المستقلة فى عهدها الجديد مكان لشركة وإن كانت مصرية قانونا الا أنهاكانت أجنبية فى ميولها وتصرفاتها ونواياها وولائها . ويكفى ان نذكر الدور الحقير الذى لعبه فرديناند دى ليسبس فى تمكين الانجليز من دخول مصر سنة ١٨٨٢ لنقدر خطورة وجود شركة كالشركة المنحلة فى منطقة تعتبر فى قلب خط الدفاع الاول عن الاراضى المصرية . ومن الجدير بالذكر ان أسرة هذا الخائن دى ليسبس تتقاضى من شركة القناة المنحلة ١١٫٨٠٦٫٥٠٣ من الفرنكات الفرنسية

أو ما يعادل اثنى عشر ألف جنيه سنويا ، حقا لقد كانت الشركة سخية مع هذه الاسرة كما كانت سخية مع مجموعة الكونتات واللوردات الذين كانوا يسيطرون على ادارة الشركة وينعمون بثمار الجهود التى بذلها العمال المصريون الذين أفنى الكثير منهم حياته فى حفر تلك القناة ٠

قناة السويس بين التأميم والتدويل

للأستاذ عبد الحميد الإسلامبولي

ان الحقيقة الاساسية التى يجب ان يدركها المرجفون حول تأميم القناة هى ان هذا التأميم قد أصبح اليوم شريعة قدسية فى ضمير الشعب، لن تستطيع أضخم المهرجانات العسكرية ان تزحزح رواسيها على مر الاجيال ، ولن تفلح فى توهينها تلك المؤتمرات الهستيرية التى تدعو الى اشراف دولى على القناة ، ولن يجرؤ مصرى واحد على قبول أى التزام فيه شبهة التراجع ، بعد ان وعينا نحن الدروس القاسيات .

ان مصر فى قرارها الخالد بتأميم القناة ، انما تفصل فى وضوح وجلاء بين موضوعين مختلفين وبين أمرين متغايرين ، تفصل بين حرية الملاحة الدولية من ناحية، وملكية شركة القناة من ناحية ثانية .

ففيما يتعلق بالملاحة الدولية التى تنحصر فيها اليوم دعاوى الثائرين على تأميم القناة ، لا نجد شبهة خلاف فى توفير الحرية لهذه الملاحة من جانب مصر ، التى حرصت فى قانون تأميم القناة على انزال العقوبة بكل من يحاول عرقلة الملاحة من أى سبيل ، ذلك فضلا عن وضوح مصلحة مصر المادية الثابتة فى استمرار الملاحة وتأمينها بل وتشجيعها ، لما ينتجه ذلك من دخل مالى تنشده خزانة الدولة ، حين تتقاضى رسوم المرور التى تبلغ سنويا نحو خمسة وثلاثين مليونا من الجنيهات .

وبذلك تبطل تلك الشكوك التى يثيرها خصوم التأميم بدعوى المصالح الدولية ، وتبطل بالتبعية تلك الاثارة المفتعلة لاتفاقية القسطنطينية الموقعة عام ١٨٨٨ ، ما دامت الحرية موفورة للملاحة الدولية بأظهر بيان ، ودون اغفال لما تورده مصر دائما على اتفاقية القسطنطينية تلك من تحفظات واعتبارات •

وفيما يتعلق بملكية الشركة ، التى يحاول الاستعماريون ابرازها فى سمات عالمية ، فان احتمال النظر فى أمر هذه الملكية — لو سلمنا بمنطق هؤلاء الاستعماريين — انما يوكل الامر فيه الى محكمة العدل الدولية على سبيل المثال ، وليس الى نوازع القوة ودعاوى الارهاب على التحقيق •

فاذا عرفنا أن محكمة العدل الدولية قد أصدرت حكما سابقا فى حالة مشابهة ، حين قضت برفض الدعوى التى أقامتها بريطانيا ضد تأميم البترول فى ايران عام ١٩٥١ ، لادركنا اليوم سلامة الموقف المصرى فى تأميم شركة القناة ، التى لا تمثل الاسهم الانجليزية فيها الا نصيبا بين أنصبة أخريات •

ثم اذا عرفنا ان عقد امتياز شركة القناة فى مصر ، يزيد على العقد الممنوح لشركة البترول فى ايران ، بالنص على ان شركة القناة شركة مساهمة مصرية تخضع لقوانين البلاد ، لادركنا الشرعية المطلقة لمصر فيما قررته اليوم من تأميم ، شأنها فى ذلك شأن الحكومة البريطانية التى أممت فى بلادها صناعات الحديد وغيرها من الصناعات فى عام ١٩٤٦ ، وشأن الحكومة المكسيكية التى أممت فى بلادها شركات البترول الاجنبية المتعددة فى عام ١٩٣٨ ، وشأن الحكومة الفرنسية

التى ينص دستور جمهوريتها على اقرار سياسة التأميم ، بوصفها سبيلا للنهوض الاقتصادى بالبلاد ·

فاذا كان التأميم للمرافق العامة هو شريعة العصر فى هذا الزمان ، وركيزة الدعوة الاشتراكية فى كل مكان ، فكيف تسيغ عدالة المنطق فى القرن العشرين ، ان تزعم دول لنفسها النهج الاشتراكى ثم تثور على اجراء مصرى هو من صميم هذا النهج الاشتراكى .. أم اننا مضطرون اذن الى انكار هذه الدعوات الاشتراكية فى كل من بريطانيا وفرنسا ، ما دامت تتسم فيهما بالعقلية الاستعمارية المتهافتة ، ولا تتسم فيهما بالعقلية الدولية المتفتحة · ذلك ان الاشتراكية الواعية التى يؤمن بها الاحرار الشرفاء ، هى تلك الاشتراكية التى توائم بين المطالب القومية للشعوب وبين حاجات الاسرة الدولية فى المجتمع العالمى · والذى صنعته مصر فى هذا المقام ، انما هو التعبير المادى لتلك الاشتراكية الواعية بمفهومها الدولى السليم ، اذ أممت شركة القناة لحساب الملايين من هذا الشعب، وضمنت حرية الملاحة لكل دولة تريد ان تمضى فى ركب الحياة ·

أما قصة التدويل التى تحيك خيوطها لندن ، فليست فى حقيقتها وليدة اليوم وليست فى جوهرها فكرة الساعة ، وانما الاشراف الدولى المزعوم على قناتنا هو الستار الذى يريدون أن يحجبوا به مصارع المؤامرات التى تطوف بمصر فى المحيط الدولى،ومآثم المساومات التى ترخص فيها المترخصون دون حرج ولا استحياء ، ومحارم الشهوات التى تهافت عليها تجار الحروب وأقيال الاستعمار ·

ذلك ان قناة السويس وهى فى كنف الشركة الاجنبية الآفلة ، قد مكنت للاحتلال البريطانى البغيض منذ الوهلة

الأولى ، حين جعلت بريطانيا من منطقة القناة ميدانا لعملياتها الحربية ضد مصر عام ١٨٨٢ ، على الرغم من البند الرابع عشر فى عقد امتياز الشركة الاجنبية الآفلة ، وهو البند الذى نص على حياد القناة ٠

ومنذ ذلك التاريخ ، دخلت الدول الطامعة مع بريطانيا فى معركة عالمية ، تمثلت نهايتها فى توقيع معاهدة القسطنطينية عام ١٨٨٨ ، وهى المعاهدة التى يثيرون الحديث المسموم عنها اليوم ، والتى تعاقدت فيها الدول صاحبة السطوة العالميـة فى ذلك الحين ، على حرية الملاحة فى القناة أثناء الحرب والسلم على السواء ، والحيلولة دون استغلال القناة فى انزال الجنود ومعدات القتال ٠

ولكن الذين يتحدثون عن هذه المعاهدة اليوم ، ويحاولون أن يجعلوا منها ركيزة باطلة لدعواهـم الآثمـة فى الاشراف الدولى على القناة ، ينسون ان بريطانيا هى أول من خالف هذه المعاهدة الدولية عند نشوب الحرب العالمية الاولى ، حين فرضت حصارها البحرى على هذا الطريق المائى ، وحين هيأت لنفسها وسائل أقامة قواتها العسكرية فى منطقة القناة ٠ ثم ينسون أن بريطانيا هى أول من خالف هذه المعاهدة الدولية عنـد نشوب الحرب العالمية الثانية ، حين بسطت سلطانها على القناة ضاربة بجميع الاتفاقات السابقة عرض الحائط على ملأ من العالمين ٠

ولقد استماتت بريطانيا ومن ورائها دول الاستعمار الغربى ، فى محاولة استبقاء هذه السيطرة على القناة بكل سبيل ، سواء فى معاهدات ثنائية مع مصر أو فى معاهدات جماعية مع الدول الأخرى ، كان أبرزها ذلك المشروع المسمى بالمقترحات الرباعية

لانشاء قيادة عسكرية للشرق الاوسط ، تكون فيها منطقة القناة قاعدتها العدوانية الكبرى • ولكن المقاومة الشعبية الخالدة منذ عام ١٩٥١ قد وقفت وقفة الجبابرة فى سبيل هذه المحاولات الاجرامية السافرة ، حتى انتهى بها الكفاح الشعبى الى اجلاء آخر جندى غاصب عن أرض القناة فى عام ١٩٥٦ •

على أن هذا النصر الشعبى الذى قهرت به مصر أطماع الطامعين فى مرفق القناة ، لا يحول دون ان نفتح أعيننا لرصد المؤامرات التى يطفو زبدها على مسرح السياسة العالمية متسترة وراء تلك الدعاوى البغيضة ، التى ضللونا بها زمنا ، باسم حماية المواصلات الامبراطورية، وضللونا بها حينا باسم تأمين التجارة العالمية ، ثم هم يحاولون تضليلنا اليوم باسم أسطورة يطلقون عليها سلامة الملاحة الدولية •

ذلك ان الحديث عن سلامة الملاحة الدولية فى القناة ، انما يقع عبؤه على عاتق مصر وحدها فى نطاق الامم المتحدة ، وهو نطاق جماعى يبطل معه التفكير فى أى آجراء دولى منفرد ، يزعم لنفسه حق المشاركة الاجبارية فى الاشراف على القناة، بدعوى حماية الملاحة الدولية أو تأمين التجارة العالمية على السواء •

وهذا الاعتبار الخاص باستراتيجية القناة فى المحيط الدولى ، هو نفسه الذى يقضى بازالة الاطواق الاستعمارية التى تحيط بالقناة ، سواء فى الشرق العربى أو الشمال الافريقى، حتى لا تصبح القواعد العسكرية الرابضة على مشارف هذا المجال الحيوى للقناة ، سببا فى تهديد السلام العالمى وعنصرا فى التأثير على حياد القناة ، التى تتكفل مصر وحدها بتأمين حرية المرور فيها دون ريب ولا جدال •

أما الحديث المرذول عن دولية القناة ، فهو أمر لا يعترف به القانون الدولى على وجه الاطلاق ، لأن القناة ليست الا شريانا مصريا خالصا فى خدمة التجارة العالمية ، شأنهـــا فى ذلك شأن جميع سبل المواصلات فى أقطار الدنيا ، ســـواء منهـــا ما يمر فوق أرضها أو يشق جوفها أو يعبر سماءها ، وسواء منها السكك الحديدية أو الطرق الجوية أو الخطوط الملاحية ، وهى على هذا النحوكله لا تغير من الوضع القانونى للدولة التى تملك سبل هذه المواصلات • بل ان نفس الطريق الذى يمضى اليوم بين البحرين فى قناة من الماء ، قد ظل على مدى عشرات من الاجيال طريقا بريا تمر فيه التجارة العالمية قبـــل انشاء هذه القناة ، دون ان يترتب عليه أى نقصان فى سيادة الدولة المصرية على اقليمها ، ولا أى حقوق دولية يزعمها الزاعمون من حق ارتفاق أو شبه ارتفاق •

الامر اذن ليس أمر تأميم يصدق عليه المجتمعون فى لندن ، لان التأميم حق مشروع هم أول من مارسوه • والامر اذن ليس أمر ملاحة دولية يقرر حريتها المجتمعون فى لندن ، لان المرجع فى تقرير ذلك لمحكمة العدل الدولية بحـــكم الاختصـــاص • والامر اذن ليس أمر نزاع عالمى يعالج خطره المجتمعون فى لندن لأن سبيل علاجه موكول لمجلس الامن على التحقيق •

وانمـــا العلة الدفينـــة هى علة الاستعمـــار المتـــرنح الذى يرى فى خطوة مصر الجريئة انتفاضة قوية واعيـــة ، توقظ الشعوب المرابطة فى الشرق الاوسط لتهب واثبة فى مضمار الحياة فسترتجـــع الحـــرية من سالبيهـــا وتستعيـــد ثرواتهـــا الطبيعية من بين أنياب الغاصبين •

ان المستقبل للشعوب التى تكدح ، لترفع عن بصائرها

غشاوة الظالمين،ونحن اليوم فى صدارة هذه الشعوب جميعا ٠
ان المستقبل اليــوم للمــلايين التى تشقى ، لتنعــم بالثمــرة المعصورة من عرق الجبين ، ونحن اليوم فى صدارة هذه الملايين جميعا ٠

كلمتنا اذن،هى الكلمة الخاتمة ، هى الكلمة الحاسمة ،هى الكلمة النابضة :

المستقبل لنا ٠٠٠ نحن الذين وعينا ٠٠٠ وعينا الدروس القاسية ، لا جيلا دون جيل ، ولا فريقا دون فريق ٠

بل نحن الشعب ٠قد اردنا الحياة٠

ملاحق

عقد الامتياز المؤرخ فى ٥ يناير ١٨٥٦

الفصل الأول

نحن محمد سعيد باشا والى مصر .

حيث أننا منحنا صديقنا فردينان دى لسبس بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ حق انشاء وادارة شركة عالمية لحفر قناة تخترق برزخ السويس وحق استغلال هذه القناة فى الملاحة الدولية وحق انشاء ميناءين عند مدخل هذه القناة من جهة البحر الابيض المتوسط ومن جهة البحر الاحمر .

وحيث أن المسيو فردينان دى لسبس التمس منا لاجل انشاء الشركة الموضحة اعلاه بالطرق والشروط المعمول بها فى مثل هذه الحالة عمل عقد ينص فيه على الالتزامات والواجبات والضرائب التى سوف تقع على عاتق هذه الشركة من جهة وعلى الامتيازات التى ستتمتع بها من جهة أخرى مع بيان التسهيلات التى ستتمتع بها فقررنا ما هو آت:

الالتـزامات

بند ١ — تقوم الشركة المؤسسة بمعرفة صديقنا المسيو فردينان دى لسبس بناء على عقد الامتياز الممنوح له بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ — على نفقتها الخاصة وتحت مسئوليتها وحدها بجميع ما يلزم لاجل انشاء الاعمال المبينة بعد :

أولا : حفر قناة ملاحية بين مدينة السويس الكائنة على البحر الاحمر وبين خليج بيلوز على البحر الابيض المتوسط

ثانيا : حفر ترعة للرى والملاحة النهرية تربط نهر النيل بالقناة الملاحية المذكورة أعلاه .

ثالثا : انشاء فرعين من هذه الترعة للرى ولتوصيل المياه العذبة الى جهة السويس من اية وجهة بيلوز من الناحية الثانية .

ويجب اتمام هذه الاعمال فى مدة لا تتجاوز ست سنوات الا اذا ظهرت موانع يتسبب عنها تأخير لاسباب قهرية .

بند ٢ ــ للشركة الحق فى تنفيذ الاعمال المنوطة بها بمعرفتها أو بواسطة مقاولين تعطى لهم هذه الاعمال بالمناقصة العامة أو الممارسة .

وفى كل هذه الحالات يجب ان يكون أربعة أخماس العمال الذين سيقومون بتنفيذ هذه الاعمال من المصريين .

بند ٣ ــ يجب جعل عمق القناة الملاحية وعرضها مطابقا لبيانات اللجنة الدولية التى قامت بدرس الموضوع على الطبيعة .

وطبقا لهذه البيانات تبدأ القناة من الميناء الحالية لمدينة السويس وتمر بحوض البحيرات المرة وبحوض بحيرة التمساح وتصب فى البحر الابيض المتوسط فى نقطة تنتخب على خليج بيلوز ــ وهذه النقطة تعين بمعرفة مهندس الشركة عند اتمام الرسومات النهائية للمشروع .

بند ٤ ــ تبدأ الترعة المخصصة للرى والملاحة النهرية ، طبقا لبيانات اللجنة الدولية المذكورة أعلاه . من نقطة قريبة من مدينة القاهرة وتمر بوادى الطميلات وتصب فى القناة الملاحية عند بحيرة التمساح .

بند ٥ ــ يبدأ الفرعان اللذان سيخرجان من هذه الترعة قبل مصبها فى بحيرة التمساح ويتجه فرع منهما الى السويس والفرع الآخر الى بيلوز فى خطوط موازية للقناة الملاحية .

بند ٦ — يجب تحويل بحيرة التمساح الى ميناء داخلية صالحة لرسو أكبر السفن البحرية حمولة . وعلى الشركة أيضا اذا كان هناك ضرورة :

ا) القيام بأنشاء ميناء صالحة عند مدخل القناة على خليج بيلوز .

ب) القيام بتحسين ميناء وحوض السويس الحاليين لجعلهما صالحين لرسو أكبر المراكب والبواخر .

بند ٧ — أعمال الصيانة اللازمة للقناة الملاحية والموانى المتعلقة بها ولترعة الرى والملاحة النهرية وللترعتين المتفرعتين منها تكون على مصاريف الشركة ويجب ان تكون كل هذه المنشئات باستمرار فى حالة جيدة جدا .

بند ٨ — للملاك اللذين تقع ارضهم على ترع الرى التى تنشئها الشركة الحق فى أخذ المياه اللازمة لرى أراضيهم من هذه الترع بشرط دفع التكاليف المقررة فى البند ١٧ من هذا هذا العقد المبين بعد .

بند ٩ — نحتفظ لنفسنا بالحق فى انتخاب مندوب خاص تدفع الشركة مرتبه يمثل الحكومة المصرية ويحافظ على حقوقها ومصالحها فى تنفيذ شروط العقد . واذا انتخبت الشركة مكانا خارج القطر لانعقاد مجلس ادارتها فيجب عليها ان يكون لها ممثل مقيم بمدينة الاسكندرية ويكون له السلطة اللازمة لضمان حسن سير العمل وضمان حسن علاقات الشركة مع حكومتنا .

الامتيازات

بند ١٠ — تمنح الحكومة المصرية للشركة بدون مقابل وبدون ضرائب كل الاراضى اللازمة لانشاء الترعة والقناة والملحقات الخاصة بها على شرط ان تكون هذه الاراضى

غير مملوكة للغير . وتمنحها أيضا بدون مقابل جميع الاراضى الصحراوية التى لا تكون مملوكة للغير والتى تقوم الشركة على نفقتها الخاصة بريها وزراعتها على شرط :

ا ـ الا تحصل الحكومة المصرية ضريبة على هذه الاراضى الاخيرة لمدة عشر سنوات تبتدىء من تاريخ استغلال هذه الاراضى .

ب) بعد مرور هذه الفترة من الزمن تفرض الحكومة على هذه الاراضى الضرائب المقررة على الاهالى المماثلة لها فى باقى مديريات القطر المصرى وذلك فى المدة الباقية لانتهاء عقد امتياز الشركة .

ج) بعد انتهاء مدة عقد الامتياز يحق للشركة أيضا أو لمثليها الاحتفاظ بهذه الاراضى مع حق أخذ المياه اللازمة لها بشرط ان تدفع الحكومة المصرية الضرائب المقررة على الاراضى المماثلة لها فى باقى انحاء القطر .

بند ١١ ـ مرفق بهذا العقد الرسومات التى تبين حدود الاراضى الممنوحة من الحكومة المصرية الشركة لاجل انشاء الترع والقناة والملحقات بالشروط المبينة فى البند العاشر أعلاه

فالاراضى الممنوحة بدون مقابل ولا ضرائب طبقا لشروط الفقرة الاولى لانشاء الترع والقناة والملحقات مبينة على الرسم باللون الاسود .

والاراضى الممنوحة لاجل استغلالها فى الزراعة مقابل دفع الضرائب حسب المقرر فى الفقرة (ب) مبينة على الرسم باللون الازرق .

وتلغى جميع العقود السابقة لعقد الامتياز الممنوح منا بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ والتى يترتب عليها حقوق للغير قبل الشركة او يترتب عليها ظهور حقوق لم تكن موجودة للآن .

بند ١٢ ـ تسلم الحكومة المصرية للشركة اذا لزم الحال الاراضي المملوكة للغير والتي تلزم لتنفيذ المشروع على شرط أن تدفع الشركة للاهالي التعويض اللازم عن املاكهم ويتفق وديا على قدر الامكان على قيمة التعويضات اللازمة للاشغال المؤقت لأراضي الغير أو نزع ملكية الغير .

واذا اختلف الطرفان على القيمة تحدد هذه القيمة بمعرفة محكمة عرفية مكونة من : مندوب عن الشركة ومندوب عن أصحاب الحق ، ومندوب يعين من قبلنا وقرارات هذه المحكمة تنفذ حالا وبدون استئناف .

بند ١٣ ـ تمنح الحكومة المصرية للشركة طول مدة الامتياز الحق فى استغلال المناجم والمحاجر التابعة للمنافع العامة بدون أى ثمن أوأى تعويض لاستخراج المواد اللازمة لاعمال المباني ولصيانة الانشاءات الخاصة بهذا المشروع .

وهى تعفى الشركة أيضا من الضرائب الجمركية المقررة على جميع الآلات والمهمات التى تستحضر الى القطر المصرى من الخارج لاجل استغلال المناجم والمحاجر .

بند ١٤ ـ نقرر علنا ـ فيما يختص بنا وبورثتنا ـ وتحت شرط اعتماد حضرة صاحب العظمة السلطان بأن القناة الملاحية الكبرى من السويس الى بيلوز والموانى الخاصة بها، مفتوحة دائما فى وقت السلم كما فى وقت الحرب كممر على الحياد لكل مركب تجارية تمر من البحر الابيض المتوسط الى البحر الاحمر او العكس بدون أى تمييز او تخصيص او تفضيل لأى شخص أو لأى جنسية على شرط أن تدفع هذه المراكب الضرائب المقررة وتتبع اللوائح المعمول بها فى شركة القناة العالمية .

بند ١٥ ـ بناء على البند السابق لا يجوز لشركة القناة بأى حال من الاحوال منح أى امتياز لاى مركب كانت او لاى شركة او لاى شخص بدون منح مثلها لجميع المراكب ولجميع

الشركات والاشخاص الذين يكونون فى حالة مماثلة .

بند ١٦ — مدة عقد امتياز هذه الشركة ٩٩ سنة تبدأ من يوم انتهاء الاعمال الانشائية وفتح القناة للملاحة العالمية .

وعند انتهاء هذه المدة تصبح القناة ملكا للحكومة المصرية على شرط أن تقوم الحكومة بشراء جميع مهمات الشركة وممتلكاتها الخاصة ويقدر ثمنها بالممارسة حسب تقدير الخبراء .

على أنه يجوز أن يجدد عقد الامتياز لمدد أخرى قدر كل منها ٩٩ سنة وفى هذه الحالة تصبح حصة الحكومة فى ارباح الشركة المحددة بالبند الثامن عشر الذى سيأتى ذكره بعد كما يأتى :

اذا جدد عقد الامتياز لمدة ثانية بعد المدة الاولى تكون حصة الحكومة بواقع ٢٠ ٪ من ارباح الشركة .

واذا جدد لمدة ثالثة تصبح حصة الحكومة بواقع ٢٥ ٪ وهكذا بزيادة ٥ ٪ عن المدة السابقة على الا تزيد حصة الحكومة بأى حالة من الاحوال عن ٣٥ ٪ من أرباح الشركة .

بند ١٧ — لاجل تعويض الشركة عن التكاليف اللازمة للمبانى والصيانة والاستغلال التى تعهدت بدفعها طبقا لشروط هذا العقد نصرح لها من الآن وطول مدة عقد الامتياز المحددة بالبند السابق سواء فى الفترة الاولى او فى الفترات التالية عند تجديد هذا العقد بتحصيل رسوم المرور ورسوم الرصيف ورسوم الدليل ورسوم الانتظار من البواخر التى تمر بالقنال والموانى التابعة له على أن تحدد هذه الرسوم بموافقتنا ويكون للشركة حق طلب تعديلها ويشترط فى تجديد هذه الرسوم ما يأتى :

ا) ان تحصل هذه الرسوم بدون استثناء أو امتياز من كافة البواخر التى تكون فى ظروف واحدة .

ب — النشر عن فئات هذه الرسوم قبل تطبيقها بثلاثة

أشهر فى عواصم البلاد والموانى التجارية التابعة للدول التى يمكن ان تنتفع بهذا القنال .

ح) الا يتجاوز رسم المرور عشرة فرنكات على الطن حسب الحمولة القائمة للبواخر ومثلها على كل مسافر .

د) وللشركة الحق فى اعطاء المياه اللازمة لرى الاراضى الزراعية الواقعة على ترعة الاسماعيلية وفروعها . وتعطى هذه المياه للملاك بناء على طلبهم نظير اجر معين يدفع للشركة سنويا ويحدد هذا الاجر بنسبة كمية المياه المنصرفة

بند ١٨ ـ يكون للحكومة الحق فى تحصيل ١٥ ٪ من قيمة الارباح الصافية للشركة فى آخر كل سنة ، وذلك نظير تنازل الحكومة عن الاراضي اللازمة لهذا المشروع ، ونظير الامتيازات الكثيرة الممنوحة للشركة والمبينة فى البنود السالفة وتقدر ارباح الشركة بمعرفة الجمعية العمومية للمساهمين .

بند ١٩ ـ ستنشر بمعرفتنا أسماء الأعضاء المؤسسين الذين اشتركوا بأعمالهم ومباحثتهم ورؤوس اموالهم فى نجاح هذا المشروع قبل تأسيس الشركة .

وبعد خصم حصة الحكومة بواقع ١٥ ٪ من الارباح الاضافية كما هو مبين فى البند الثامن عشر يمنح هؤلاء الاعضاء المؤسسين نصيبا قدره ١٠ ٪ من الارباح الباقية ، ويحفظ هذا الحق لورثتهم من بعدهم .

بند ٢٠ ـ بصرف النظر عن المدة اللازمة لتنفيذ هذه الاعمال ، يقوم صديقنا المسيو فردينان دى لسبس برئاسة وادارة الشركة كمؤسس اول لها ، وذلك لمدة عشر سنوات تبتدىء من تاريخ عقد الامتياز المحدد بمدة ٩٩ سنة كما هو مبين بالبند السادس عشر المذكور سابقا .

بند ٢١ ـ تعتمد القوانين الموافقة لهذا العقد ، والخاصة بتأسيس الشركة المعروفة باسم شركة قنال السويس الملاحية العالمية .

وهذا الاعتماد يعتبر كتصريح بتأسيس الشركة ، طبقا لما هو متبع فى حالة تأسيس الشركات المساهمة وتعتبر الشركة قائمة ابتداء من اليوم الذى يغطى فيه رأس المال اللازم لتأسيسها بأكمله .

بند ٢٢ ـ لاجل اظهار رغبتنا الاكيدة فى نجاح هذا المشروع نعد الشركة بمساعدة الحكومة المصرية بكل ما يمكنها وندعو بهذا حضرات موظفى ومندوبى جميع المصالح الحكومية لاعطاء هذه الشركة ما يمكن من مساعدة وحماية .

ونكلف مهندسينا المسيو لينان بك وموجل بك اللذين نضعهما فى خدمة الشركة بالاشراف وبادارة الاعمال التى تقوم بها هذه الشركة لضمان تنفيذ اللوائح الخاصة بحسن سير العمل .

بند ٢٣ ـ يلغى من أمرنا الصادر بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ جميع الاحتياطات والبنود التى تتعارض مع أحكام هذا العقد الذى يعتبر وحده كعقد امتياز للاعمال المتعلقة به .

صدر بالاسكندرية ٥ يناير سنة ١٨٥٦

الى صديقى العزيز الكريم الاصل والرفيع المقام المسيو الفردينان دى لسبس

حيث انه يجب اعتماد عقد الامتياز الممنوح منا لشركة قناة السويس الدولية من عظمة سلطان تركيا فانى اسلم له هذه النسخة المطابقة للأصل ليقوم مباشرة بتأسيس الشركة وجمع رأس المال اللازم للمشروع .

وعند صدور التصريح من الباب العالى يمكن الشركة القيام مباشرة بشق برزخ السويس .

صدر بالاسكندرية بتاريخ ٢٦ ربيع الآخر سنة ١٢٧٢ هـ

٢٥ يناير سنة ١٨٥٦ م
محمد سعيد باشا
« ختم » سمو الوالى

من نصوص لائحة العمل
الصادرة بتاريخ ٢٠ يوليو سنة ١٨٥٦

بند ١ ـ تقدم الحكومة المصرية العمال اللازمين لتنفيذ مشروع قناة السويس ويتفق على عدد العمال اللازمين مع باشمهندس الشركة طبقا لاحتياجات العمل .

بند ١٠ ـ تصرف الحكومة بناء على طلب الشركة جميع المقاطف والفؤوس والأدوات اللازمة لنقل الأتربة ، وكذا البارود اللازم لعمل الالغام فى المحاجر بالسعر الذى تشتريه به الحكومة . وعلى الشركة تقديم طلب عما يلزم لها من الادوات قبل ميعاد العمل بثلاثة أشهر على الأقل .

نصيب مصر من أرباح القناة

كان كل ما استطاعت مصر ان تحصل عليه بعد عشرات من السنين، وبعد ما التهمت الحكومة البريطانية أسهم مصر البالغة ٤٤ ٪ من راس المال وبعد أن اقتنصت البيوتات الفرنسية حصتها البالغة ١٥ ٪ من صافى الارباح . كان كل ما تيسر لمصر ، هو مجرد اتفاقية عقدتها الحكومة مع الشركة عام ١٩٣٧ ، تدفع الشركة بمقتضاها لمصر ثلاثمائة الف جنيه مصرى اتاوة سنوية ، ثم عدلت هذه الاتاوة السنوية فى اتفاقية اخرى عام ١٩٤٩ ، فأصبحت بنسبة ٧ ٪ من أرباح الشركة الاجمالية كل عام ، بحيث لا تقل عن ثلاثمائة وخمسين الف جنيه بحال من الاحوال .

ثم آن مجلس الادارة ، الذى يتقاضى أعضاؤه ٢ ٪ من ارباح الشركة وحدهم ، قد ظل خاليا من التمثيل المصرى حتى عام ١٩٣٧ ، فى الوقت الذى تمتع فيه بعضوية هذا المجلس ، اثنان وثلاثون عضوا من مختلف الجنسيات .

واخيرا ، عين عضوان مصريان فى هذا المجلس عام ١٩٣٧، ثم زيد عليهما ثلاثة مصريين آخرين عام ١٩٤٩ ، على أن ينضم اليهم عضو مصرى سادس فى عام ١٩٥٩ ، ثم عضو مصرى سابع فى عام ١٩٦٤ ، اى قبل انتهاء الامتياز بأربع سنوات .

قرار رئيس الجمهورية

بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦
بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

باسم الامة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفرمانين الصادرين فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ بشأن الامتياز الخاص بادارة مرفق المرور بقناة السويس وبتأسيس شركة مساهمة مصرية للقيام عليه .

وعلى القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بشأن التزام المرافق العامة .

وعلى القانون رقم ٣١٧ لسنة ١٩٥٢ فى شأن عقد العمل الفردى .

وعلى القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٥٤ بشأن شركات المساهمة وشركات التوصية بالاسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة وعلى ما ارتآه مجلس الدولة .

أصدر القانون الآتى :

مادة ١

تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية « شركة مساهمة مصرية » وينقل الى الدولة جميع ما لها من اموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الهيئات واللجان

القائمة حاليا على ادارتها ويعوض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الاقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الاوراق المالية بباريس

ويتم دفع هذا التعويض بعد اتمام استلام الدولة لجميع اموال وممتلكات الشركة المؤممة .

مادة ٢

يتولى ادارة مرفق المرور بقناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلحق بوزارة التجارة . ويصدر بتشكيل هذه الهيئة وتحديد مكافآت أعضائها قرار من رئيس الجمهورية ويكون لها فى سبيل ادارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والاوضاع الحكومية .

ومع عدم الاخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامى يكون للهيئة ميزانية مستقلة يتبع فى وضعها القواعد المعمول بها فى المشروعات التجارية . وتبدأ السنة المالية فى أول يولية وتنتهى فى آخر يونية من كل عام وتعتمد الميزانية والحساب الختامى بقرار من رئيس الجمهورية . وتبدأ السنة المالية الاولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهى فى آخر يونية سنة ١٩٥٧ .

ويجوز للهيئة أن تندب من بين أعضائها واحدا أو أكثر لتنفيذ قراراتها أو للقيام بما تعهد به اليه من اعمال .

كما يجوز لها أن تؤلف من بين أعضائها او من غيرهم لجانا فنية للاستعانة بها فى البحوث والدراسات .

ويمثل الهيئة رئيسها أمام الجهات القضائية والحكومية وغيرها وينوب عنها فى معاملاتها مع الغير .

مادة ٣

نجمد أموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر وفى الخارج ويحظر على البنوك والهيئات والافراد التصرف فى تلك الاموال بأى وجه من الوجوه أو صرف أى مبالغ أو اداء أية مطالبات او مستحقات عليها الا بقرار من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية ·

مادة ٤

تحتفظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين وعليهم الاستمرار فى اداء أعمالهم ولا يجوز لاى منهم ترك عمله أو التخلى عنه بأى وجه من الوجوه او لاى سبب من الاسباب الا باذن من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية .

مادة ٥

كل مخالفة لاحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبها بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة امثال قيمة المال موضوع المخالفة وكل مخالفة لاحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلا عن حرمانه من اى حق فى المكافأة أو المعاش او التعويض .

مادة ٦

ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية ويكون له قوة القانون ، ويعمل به من تاريخ نشره . ولوزير التجارة اصدار القرارات اللازمة لتنفيذه .

يبصم هذا القرار بخاتم الدولة . وينفذ كقانون من قوانينها .

المذكرة الايضاحية
للقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦

بالدماء المصرية شقت قناة السويس لتخدم الملاحة البحرية فمن عام ١٨٥٩ حتى عام ١٨٦٤ مضت خمس سنوات ، سخر فيها المصريون دون أجر أو شكر لحفر القناة ستون ألفا من المصريين كانوا يخصصون شهريا لهذه الخدمة فى وقت لم يجاوز فيه تعداد جميع المصريين الاربعة ملايين — ولقد مات من هؤلاء العمال ، تحت الانهيارات الرملية — ما يزيد على المائة الف دون دفع أى تعويض عنهم أو جزاء . كما قامت الجهود المصرية فى كل من ترسانة القاهرة وترسانة الاسكندرية باعداد المشروعات اللازمة لاكمال حفر القناة ، ووضعت جميع وسائل النقل البرى والنهرى فى خدمة الشركة بالمجان ، ومنحتها الحكومة جميع الاراضى والمناجم اللازمة .

لم تكتف الحكومة المصرية بذلك ، بل ساهمت مساهمة جبارة فى تمويل عمليات حفر القناة ، فلقد بدأت الشركة برأس مال لا يجاوز النصف مليون من الجنيهات ، بينما تكلف انشاء القناة ما يزيد على الستة عشر مليونا وتحملت مصر بهذا الفرق جميعه ، ثم لم تستطع الشركة الحصول على تمويل خارجى ببيع أسهمها فى الاسواق الدولية . فتدخلت الحكومة المصرية انقاذا للموقف مشترية لهذه الاسهم حتى يمكن للشركة ان تستكمل رأس مالها وحتى بعد مضى اربع سنوات ونصف من اعمال الحفر والانشاء وقبل أن يتم افتتاح القناة بستة أشهر فقط توقفت الشركة فى يأس ينذر باشهار افلاسها ، فساومت الحكومة المصرية الى معاونتها بمليون وربع مليون من الجنيهات مقابل تنازل الشركة للحكومة عن بعض المبانى تنازلا اسميا ، اذ ظلت هذه المبانى فعلا فى حيازتها ومقابل تنازل الشركة عن بعض اعفائها الجمركى تنازلا مؤقتا عادت الى التمتع به ، ولم تكتف

الشركة بذلك ، بل تحت ستار التعويض عن المحاولات التى قام بها بعض حكام مصر لتعديل جانب من الشروط المهينة فى عقد الالتزام . استولت الشركة على جانب كبير من الاموال المصرية ، فتقاضت عند الغاء سخرة العمال المصريين ووقف هذا الامتهان للانسانية مبلغ ثمانيـة وثلاثين مليـونا من الفرنكات الذهبية ، ثم تقاضت ثلاثين مليونا أخرى لقيـام الحكومة باسترداد بعض الاراضى الصحـراوية الزائدة عـلى حاجة المرفق فضلا عن ستة عشر مليـونا لتكملة التعويض الجائر ، الذى قرر نابليون الثالث ان يحـكم به عـلى مصر لصالح الشركة ، وهكذا تكون الشركـة تحت ستـار هـذه المزاعم التعويضية وحدها قد حصلت من الحـكومة المصرية على ما يعادل ثلاثة ملايين وثلث من الجنيهـات المصرية اى ما كان يقرب من نصف رأس مالها .

وبهذه الجهود المصرية أمكن لمشروع قنـاة السويس أن يشق طريقه الى النور وأن ينجح هذا المرفق فى أداء دوره فى خدمة الملاحة البحرية ، واو اقتصر الامـر على الجهود الاجنبية وحدها لفشل المشروع كما فشل مثيل له من بعد ترتب عليه الحـكم بالسجن على صـاحب المشروع وهو فرديناند دى ليسبس نفسه .

ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية تخضع لجميع القوانين المصرية لافرق فى ذلك بينها وبين أية شركة مصرية أخرى ، فهى تستمـد كيانهـا من الفرمان العثمانى الصادر فى ١٩ مارس سنة١٨٦٦بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنـة ١٨٦٦ بين فردناند دى لسبس ووالى مصر وتنص الفقـرة الاولى من المادة السادسة عشرة من الاتفاق المذكور على ما يأتى :

بما أن الحركة العالمية لقناة السويس البحرية هى شركة مصرية ، فهى خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها .

وتنص الفقرة الثالثة من المادة المذكورة على ما يأتى :

« أما المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والافـراد

من أية جنسية كانت ، فتختص بالفصل فيها المحاكم المصرية تبعا للاوضاع التى تقررها قوانين البلاد وعدالتها وكذا المعاهدات . وتختص المحاكم المصرية بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقا لقوانين البلاد المصرية » .

وان هذه الشركة انما تقوم على استغلال مرفق المرور بقنال السويس وذلك العمل يعتبر مرفقا عاما وثيق الصلة بالكيان الاقتصادى والسياسى لمصر ، وهى انما تقوم بهذا الاستغلال نيابة عن الحكومة المصرية بمقتضى الامتياز الموضح بالفرمانين الصادرين فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ وما تلاه من فرمانات أخرى ، منها الفرمان الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين والى مصر ومسيو فرديناند دى ليسبس ، فالشركة فى قيامها بهذا العمل ليست صاحبة الحق الاصيل المسلم دائما بأنه للحكومة المصرية ، اذ من المعترف به أن المرافق العامة انما تدار مباشرة من الدولة أو بالوساطة بطريق الامتياز ، وان من حق الدولة دائما ان تسترد هذا الامتياز باعتباره منحة منها سواء أورد فى هذا الشأن نص صريح فى عقد الامتياز أو لم يرد او ان المصلحة العامة وحدها التى تجعل الدولة تختار الوسيلة التى تحقق اكبر قسط من المصلحة العامة ، اذ ان العلاقة بين مانح الالتزام ومستغله انما تبنى على قواعد القانون الادارى وهو فرع من القانون العام .

ان الشركة العامة لقناة السويس البحرية كانت مفتاح الاحتلال ، واحتمت بالاستعمار وتناست وضعها وكانت تصرفاتها ومراسلاتها مع الحكومة المصرية مجافية لما يجب ان يكون عليه الامر مع مانح الالتزام وصاحب حق الاشراف عليه ، كما غفلت الشركة عن الوفاء بكثير من الالتزامات الواجبة عليها .

ولقد كان من بين الالتزامات الرئيسية التى تخلفت الشركة

عن الوفاء بها التزامها بتحويل بحيرة التمساح الى ميناء داخلي صالح لاستقبال أكبر السفن حمولة كما يقضي بذلك صك التزامها وهو ما كان يتبع ان تقوم الشركة باستكمال اعداد القناة نفسها من بور سعيد الى السويس بحيث تكون دائما صالحة لمرور اكبر السفن حمولة وهو ما لم يتحقق حتى الآن .

والى جانب ذلك ، فقد أهملت الشركة ، وهى القائمةعلى ادارة ميناء بور سعيد — فى أعداد هذا الميناء العالمى لمسايرة احتياجات التجارة العابرة . فرغم اهمية هذا الميناء من الناحية التجارية لا توجد به أرصفة لرسو السفن ، ولازالت اجراءات الشحن والتفريغ تتم فى عرض البحر وفقاالاساليب عتيقة مما يحمل التجارة ولا سيما العابرة — نفقات باهظة أدت الى تخلف الميناء عما كان ينتظر لها من تقدم وازدهار بحكم موقعها الممتاز ، فضلا عن اهمالها القيام بمشروعات التوسع اللازم لحسن أداء المرفق للغرض الذى أقيم من أجله . فضلا عما سبق أن تحققته الحكومة من اهمال الشركات القائمة على استغلال المرافق العامة والتهاون فى رعاية المرفق كلما قربت مدته على الانتهاء ، الامرالذى يقتضي تدخلها فى الوقت المناسب حتى لا تفاجأ باستلام المرفق فى حالة لا تسمح لها بادارته على المستوى الواجب ان يكون عليه

وللاسباب المتقدمة ، كان واجبا للعمل على تأميم الشركة العامة لقناة السويس البحرية واسترداد المرفق القومى العام من يدها لادارته ادارة مباشرة ، ولم يكن الامر يعدومجرد اختيار الوقت المناسب لهذه الخطوات الحاسمة نحوالتحرير الاقتصادى .

ولذلك أعد مشروع القرار بالقانون الخاص بتأميم هذه الشركة واختيار تلك الوسيلة .

ونصت المادة الاولى من هذا القرار على تأميم الشركة العالمية لقناة السويس كوسيلة لادارة هذا المرفق بمعرفة الدولة لادارته مباشرة . ولقد سبق مصر فى هذا المضمار كثير

من الدول الاجنبية ، وعلى الاخص فرنسا والمملكة المتحدة ، اختارت تاميم بعض الشركات التى تقوم على ادارة مرافق عامة قد لا تبلغ من الاهمية الدرجة التى يبلغها مرفق المرور بقناة السويس . وسيتبع ذلك بطبيعة الحال زوال اختصاص جميع الهيئات واللجان التى كانت قائمة على ادارة الشركة. ومن الطبيعى ان ذلك لا يخل بمسئولياتها عن تصرفاتها أثناء المدة السابقة على زوال اختصاصها . وقد تم النص صراحة فى هذه المادة على تعويض المساهمين وحملة حصص التأسيس مقدرة بحسب سعر الاقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الاوراق المالية بباريس ، وبذلك يحصلون على التعويض العادل ، وتتحقق الموازنة بين المصلحة العامة التى اقتضت هذا التاميم والمصلحة الخاصة لحملة الاسهم وحصص التأسيس ، ونظرا لوجود كثير من أموال الشركة خارج مصر ووجود العدد الكبير ايضا من المساهمين فى الخارج ، فقد تم النص على ان يتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال ومنشآت الشركة المؤممة .

ونص فى المادة الثانية على أن يعهد بادارة المرفق الى هيئة مستقلة لها الشخصية الاعتبارية مزودة بجميع السلطات اللازمة حتى تتمكن من القيام على اكمل وجه بتحقيق الفرض الهام الذى يقوم به هذا المرفق والمعونة الكاملة للتمكن من استعمال احدث الاساليب فى خدمة هذا المرفق العام بأعظم قدر من الكفاية ، على أن تعمل هذه الهيئة باعتبارها ملحقة بوزارة التجارة .

ولقد أجيز لهذه الهيئة أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجانا فنية للاستعانة بها فى البحوث والدراسات ، ومن المعروف ان هذه الهيئة لن تتأخر عن الاتصال بالقائمين بشئون الملاحة الدولية والمنتفعين بقناة السويس للاستئناس برايهم وضم بعضهم الى عضوية هذه اللجان الفنية حتى يؤدى هذا المرفق غرضه على أحسن وجه .

ونص فى المادة الثالثة على أن تجمد اموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر وفى الخارج وحظر التصرف فى تلك الاموال الا بقرار من الهيئة المذكورة نتيجة للاوضاع التى انتهت اليها هذه الشركة .

كما نص القانون على احتفاظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين بالوضع القائمين عليه وفرض عليهم الاستمرار فى أداء اعمالهم وحظر ترك العمل أو التخلص منه بأى وجه من الوجوه أو لاى سبب من الاسباب الا بأذن من الهيئة المشار اليها حتى تسير اعمال المرفق بنظام واطراد على النحو الذى يكفل اشباع حاجات الملاحة .

ونص على معاقبة من يرتكب مخالفة لاحكام المادة الثالثة بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة .

كما نص على معاقبة مخالفة أحكام المادة الرابعة فضلا عن عقوبة السجن بحرمان المخالف من اى حق فى المكافأة او المعاش او التعويض .

وعرض هذا المشروع على مجلس الدولة ، فاقره بالصيغة المرافقة .

بيــان وزير التجــارة

فى ٢٧ يوليو سنة ١٩٥٦

عقد الاستاذ محمد ابو نصير وزير التجارة غداة اعلان تاميم القناة مؤتمرا صحفيا القى فيه البيان التالى .

« سخرة .. بلا اجر .. ولا شكر ..

بالدماء المصرية شقت قناة السويس لتخدم الملاحة البحرية فمن عام ١٨٥٩ حتى عام ١٨٦٤ مضت خمس سنوات ، سخر فيها المصريون دون أجر او شكر لحفر القناة — ستون الفا من المصريين كانوا يخصصون شهريا لهـذه الخدمة فى وقت لم يجاوز فيه تعداد جميع المصريين الاربعة ملايين — ولقد مات من هؤلاء العمال ، تحت الانهيارات الرملية، مايزيد على المائة الف دون دفع اى تعويض عنهم او جزاء . كما قامت الجهود المصرية فى كل من ترسانة القاهرة وترسانة الاسكندرية باعداد المشروعات اللازمة لاكمال حفر القناة ، ووضعت جميع وسائل النقل البرى والنهرى فى خدمة الشركة بالمجان ، ومنحتها الحكومة جميع الاراضى والمناجم اللازمة .

ولم تكتف الحكومة المصرية بذلك ، بل ساهمت مساهمة جبارة فى تمويل عمليات حفر القناة ، فلقد بدات الشركة برأس مال لا يجاوز النصف مليون من الجنيهات ، بينما تكلف أنشاء القناة ما يزيد على الستة عشر مليونا ، وتحملت مصر بهذا الفرق جميعه . ثم لم تستطع الشركة الحصول على تمويل خارجى ببيع اسهمها فى الاسواق الدولية ، فتدخلت الحكومة المصرية انقاذا للموقف مشترية لهذه

الاسهم حتى يمكن الشركة ان تستكمل راس مالها .

وحتى بعد مضى اربع سنوات ونصف من اعمال الحفر والانشاء وقبل ان يتم افتتاح القناة بستة اشهر فقط

توقفت الشركة فى يأس ينذر باشهار افلاسها ، فسارعت الحكومة المصرية الى معاونتها بمليون وربع مليون من الجنيهات مقابل تنازل الشركة للحكومة عن بعض المبانى تنازلا اسميا ، اذ ظلت هذه المبانى فعلا فى حيازتها ومقابل تنازل الشركة عن بعض اعفائها الجمركى تنازلا مؤقتا عادت الى التمتع به ، ولم تكتف الشركة بذلك ، بل تحت ستار التعويض عن المحاولات التى قام بها بعض حكام مصر لتعديل جانب من الشروط المهينة فى عقد الالتزام ، استولت الشركة على جانب كبير من الاموال المصرية ، فتقاضت عند الغاء سخرة العمال المصريين ووقف هذا الامتهان للانسانية مبلغ ثمانية وثلاثين مليونا من الفرنكات الذهبية .

ثم تقاضت ثلاثين مليونا اخرى لقيام الحكومة باسترداد بعض الاراضى الصحراوية الزائدة على حاجة المرفق فضلا عن ستة عشر مليونا لتكملة التعويض الجائر الذى قرر نابليون الثالث أن يحكم به على مصر لصالح الشركة ، وهكذا تكون الشركة تحت ستار هذه المزاعم التعويضية وحدها قد حصلت من الحكومة المصرية على ما يعادل ثلاثة ملايين وثلث من الجنيهات المصرية اى ما كان يقرب من نصف رأس مالها .

وبهذه الجهود المصرية امكن لمشروع قناة السويس ان يشق طريقه الى النور ، وان ينجح هذا المرفق فى اداء دوره فى خدمة الملاحة البحرية ، ولو اقتصر الامر على الجهود الاجنبية وحدها لفشل المشروع كما فشل مثيل له من بعد ترتب عليه الحكم بالسجن على صاحب المشروع وهو فرديناند دى ليسبس نفسه .

أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية تخضع لجميع القوانين المصرية ؛ لافرق فى ذلك بينها وبين اية شركة مصرية اخرى ، فهى تستمد كيانها من الفرمان العثمانى الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين فرديناند دى ليسبس ووالى مصر ، وتنص الفقرة الاولى من المادة السادسة عشرة من الاتفاق المذكور على ما يأتى :

« بما ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية هى شركة مصرية ، فهى خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها ؟ ..

وتنص الفقرة الثالثة من المادة المذكورة على مايأتى :

« اما المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والافراد من اية جنسية كانوا فتختص بالفصل فيها المحاكم المصرية تبعا للاوضاع التى تقررها قوانين البلاد وعاداتها وكذا المعاهدات » .

وتختص المحاكم المصرية بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقا لقوانين البلاد المصرية ».

وان هذه الشركة انما تقوم على استغلال مرفق المرور بقناة السويس وذلك العمل يعتبر مرفقا عاما وثيق الصلة بالكيان الاقتصادى والسياسى لمصر ؛ وهى انما تقوم بهذا الاستغلال نيابة عن الحكومة المصرية بمقتضى الامتياز الموضح بالفرمانين الصادين فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وفى يناير سنة ١٨٥٦ وما تلاهما من فرمانات اخرى ، منها الفرمان الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين والى مصر ومسيو فرديناند دى ليسبس ؛ فالشركة فى قيامها بهذا العمل ليست صاحبة الحق الاصيل المسلم دائما بانه للحكومة المصرية ، اذ من المعترف به ان المرافق العامة انما تدار مباشرة من الدولة او بالوساطة بطريق الامتياز ، وأن من حق الدولة دائما ان

تسترد هذا الامتياز باعتباره منحة منها سواء اورد فى هذا الشأن نص صريح فى عقد الامتياز ام لم يرد او ان المصلحة العامة وحدها التى تجعل الدولة تختار الوسيلة التى تحقق اكبر قسط من المصلحه العامة . اذ ان العلاقة بين مانح الالتزام ومستغله انما تبنى على قواعد القانون الادارى وهو فرع من القانون العام .

ان الشركة العامة لقناة السويس البحرية كانت مفتاح الاحتلال ، واحتمت بالاستعمار وتناست وضعها ، وكانت تصرفاتها ومراسلاتها مع الحكومة المصرية مجافية لما يجب أن يكون عليه الامر مع مانح الالتزام وصاحب حق الاشراف عليه ، كما غفلت الشركة عن الوفاء بكثير من الالتزامات الواجبة عليها .

ولقد كان من بين الالتزامات الرئيسية التى تخلفت الشركة عن الوفاء بها التزامها بتحويل بحيرة التمساح الى ميناء داخلى صالح لاستقبال اكبر السفن حمولة كما يقضى بذلك صك التزامها ، وهو ماكان يستتبع ان تقوم الشركه باستكمال اعداد القناة نفسها من بور سعيد الى السويس بحيث تكون دائما صالحة لمرور اكبر السفن حمولة وهو مالم يتحقق حتى الان .

والى جانب ذلك ، فقد اهملت الشركة ـ وهى القائمة على ادارة ميناء بور سعيد ـ فى اعداد هذا الميناء العالمى لمسايرة احتياجات التجارة العابرة ، فرغم اهمية هذا الميناء من الناحية التجارية لا توجد به أرصفة لرسو السفن ، ولا زالت اجراءات الشحن والتفريغ تتم فى عرض البحر وفقا لاساليب عتيقة مما يحمل التجارة ـ ولا سيما العابرة ـ نفقات باهظة ادت الى تخلف الميناء عما كان ينتظر لها من تقدم وازدهار بحكم موقعها الممتاز فضلا عن اهمالها القيام

بمشروعات التوسع اللازمة لحسن اداء المرفق للغرض الذى أقيم من اجله .

فضلا عما سبق ان تحققته الحكومة من اهمال الشركات القائمة على استغلال المرافق العامة والتهاون فى رعاية المرفق كلما قربت مدته على الانتهاء . الامر الذى يقتضى تدخلها فى الوقت المناسب حتى لا تفاجأ باستلام المرفق فى حالة لا تسمح لها بادارته على المستوى الواجب ان يكون عليه .

وللاسباب المتقدمة كان واجبا العمل على تأميم الشركة العامة لقناة السويس البحرية ، واسترداد المرفق القومى الهام من يدها لادارته ادارة مباشرة ، ولم يكن الامر يعدو مجرد اختيار الوقت المناسب لهذه الخطوة الحاسمة نحو التحرير الاقتصادى .

ولذلك اعد مشروع القرار بالقانون الخاص بتاميم هذه الشركة واختيار تلك الوسيلة .

ونصت المادة الاولى من هذا القرار على تأميم الشركة العالمية لقناة السويس كوسيلة لادارة هذا المرفق بمعرفة الدولة ادارة مباشرة ولقد سبق مصر فى هذا المضمار كثير من الدول الاجنبية ، وعلى الاخص فرنسا والمملكة المتحدة، فاختارت تأميم بعض الشركات التى تقوم على آدارة مرآفق عامة قد لا تبلغ من الاهمية الدرجة التى يبلغها مرفق المرور بقناة السويس . ويستتبع ذلك بطبيعة الحال زوال اختصاص جميع الهيئات واللجان التى كانت قائمة على ادارة الشركة . ومن الطبيعى ان ذلك لا يخل بمسئوليتها عن تصرفاتها اثناء المدة السابقة على زوال اختصاصها . وقد تم النص صراحة فى هذه المادة على تعويض المساهمين وحملة حصص التأسيس مقدرة بحسب سعر الاقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الاوراق المالية بباريس ، وبذلك يحصلون على التعويض العادل ، وتتحقق الموازنة بين المصلحة العامة التى اقتضت هذا التأميم والمصلحة الخاصة لحملة الاسهم وحصص التأسيس ونظراً لوجود كثير من أموال الشركة خارج مصر ووجود العدد الكبير ايضا من المساهمين فى الخارج فقد

تم النص على ان يتم دفع هذا التعويض بعد اتمام استلام الدولة لجميع أموال ومنشآت الشركة .

ونص فى المادة الثانية على ان يعهد بادارة المرفق الى هيئة مستقلة لها الشخصية الاعتبارية مزودة بجميع السلطات اللازمة حتى تتمكن من لقيام على أكمل وجه بتحقيق الغرض الهام الذى يقوم به هذا المرفق والمعونة الكاملة للتمكن من استعمال احدث الاساليب فى خدمة هذا المرفق العام باعظم قدر من الكفاية ؛ على ان تعمل هذه الهيئة باعتبارها ملحقة بوزارة التجارة .

ولقد اجيز لهذه الهيئة ان تؤلف من بين اعضائها او من غيرهم لجانا فنية للاستعانة بها فى البحوث والدراسات . ومن المعروف ان هذه الهيئة لن تتاخر عن الاتصال بالقائمين بشئون الملاحة الدولية والمنتفعين بقناة السويس للاستئناس برأيهم وضم بعضهم الى عضوية هذه اللجان الفنية حتى يؤدى هذا المرفق غرضه على أحسن وجه .

ونص فى المادة الثالثة على ان تجمد اموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر وفى الخارج وحظر التصرف فى تلك الاموال الا بقرار من الهيئة المذكورة نتيجة للاوضاع التى انتهت اليها هذه الشركة .

كما نص القانون على احتفاظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين بالوضع القائمين عليه وفرض عليهم الاستمرار فى اداء اعمالهم وحظر العمل او التخلى عنه بأى وجه من الوجوه او لاى سبب من الاسباب الا بأذن من الهيئة المشار اليها حتى تسير اعمال المرفق بنظام واطراد على النحو الذى يكفل اشباع حاجات الملاحة .

ونص على معاقبة من يرتكب مخالفة لاحكام المادة الثالثة بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة .

كما نص على معاقبة مخالفة احكام المادة الرابعة فضلا عن عقوبة السجن بحرمان المخالف من اى حق فى المكافأة او المعاش او التعويض .

فرمان الامتيـــاز

المؤرخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

مادة ١ ــ يؤسس المسيو فرديناند ديلسبس شركة نعهد اليه بادارتها تسمى « الشركة العالمية لقنـــاة السويس البحرية » لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وانشاء أو اعـداد مدخلين كافيين احدهما على البحـــر الابيض المتوسط والآخر على البحر الاحمر وبناء مرفأ أو مرفأين .

مادة ٢ ــ يعين مدير الشركة دائما من قبل الحكومة ، ويختار ما أمكن من بين أكبر المساهمين فى الشركة .

مادة ٣ ــ مدة الامتياز تسع وتسعون سنة تبتـــدىء من التاريخ الذى تفتتح فيه قناة البحرين .

مادة ٤ ــ تجرى الاعمال على نفقة الشركة وحدها . وتمنح بدون مقابل جميع ما يلزمهــــا من الاراضى التى ليست ملكا للافراد . وتكون التحصينـــات التى ترى الحكومة القيام بها على نفقة الشركة .

مادة ٥ ــ تجبى الحكومة سنويا من الشركة ١٥ ٪ من صافى الارباح المستخلصة من ميزانيـــــة الشركة ، عدا الفوائد والحصص الخاصة بالاسهم التى تحتفظ الحـــكومة بحق الاكتتـــــاب فيها لدى اصدارها وذلك دون أى ضمان من جانبها لتنفيـــذ الاعمال او القيام الشركة بمهمتهـــا . ويوزع الباقى من صافى الارباح على الوجه الآتى :

٧٥ ٪ للشركة .

١٠ ٪ للاعضاء المؤسسين .

مادة ٦ ــ يتم الاتفاق على تعـــــريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة وخـــديو مصر ، ويجبى

عمال الشركة هذه الرســوم . وتكون التعريفات متساوية دائما لجميع الدول ، ولا يجــوز مطلقا اشتراط امتياز خاص لاحدى الدول دون سواها.

مادة ٧ — اذا رات الشركة ضرورة وصــل مابين النيل وممر البرزخ بانشاء طريق صالح للملاحة او اذا سلكت القناة البحرية طريقا متعـــرجا يرويه ماء النيل تنازلت الحـــكومة المصرية للشركة عن الاراضى الداخلة فى الاملاك العامة مما لا يزرع اليــوم وقد بقى ويزرع على نفقة الشركة او باشرافها .

وتنتفع الشركـــة بالاراضى المذكورة مع اعفائها من الضرائب عشر سنوات ابتداء من يوم افتتاح القناة . وتدفع ضريبة العشر للحكومة المصرية فى مدة الـ ٨٩ سنة الباقية لانقضاء مدة الامتياز ، وبعد ذلك لا يجوز لها المضى فى الانتفاع بالاراضى المذكورة الا اذا دفعت للحـكومة ضريبـة تعــادل ماسوف يفرض على الاراضى المماثلة لها .

مادة ٨ — تلافيا لكل صعوبة تتصل بالاراضى التى ستتنازل عنها الحكومة للشركة صاحبة الامتياز يضع المسيو لينان بك المهندس المنتدب من قبلنا لدى الشركة رسما يبين الاراضى الممنوحة سواء لانشاء القناة البحرية وقناة التغـــذية المتفـــرعة من النيل ومؤســاتهما او للاستغلال الزراعى وفقا لاحكام المادة ٧ .

هذا ومن المتفق عليه أن كل مضـــاربة تتعلق بالاراضى الداخلة فى الاملاك العــامة التى ستمنح للشركة محظورة من الآن وان الاراضى التى كانت تخص الافراد وطلبت منها فى المستقبـــل سقيها من مياه قناة التغذية المنشأة على نفقـــة الشركة يدفعون اتاوة قدرها ... عن كل فدان مزروع

« أو اتاوة تحدد بالاتفاق الودى بين الحكومة المصرية والشركة » .

مادة ٩ — واخيرا تمنح الشركة صاحبة الامتياز الحق فى ان تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة بالاملاك العامة جميع المواد اللازمة لاعمال القناة والمبانى التابعة لها مع اعفائها من الرسوم ، كما أنها تنتفع بهذا الاعفاء فيما يتعلق بالآلات والمواد التى تستوردها من الخارج لاستغلال امتيازها .

مادة ١٠ — عند انتهاء الامتياز تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتنتفع بكافة حقوقها دون تحفظ ، وتستولى على قناة البحرين وجميع المنشآت التابعة لها ويحدد مقدار التعويض الذى يمنح الى الشركة فى مقابل تنازلها عن المهمات والاشياء المنقولة باتفاق ودى أو بطريق التحكيم .

مادة ١١ — يعرض نظام الشركة علينا فيما بعد بواسطة مديرها ويجب ان يحوز موافقتنا . ولا بد من اقرارنا مقدما أى تعديل قد يدخل عليه فى المستقبل . ويجب ان يذكر نظام الشركة اسماء المؤسسين على أن نحتفظ بحق اعتماد قائمتهم . وستتضمن هذه القائمة أسماء الاشخاص الذين سبق أن اشتركوا فى تنفيذ مشروع قناة السويس الكبير سواء بأعمالهم او بأبحاثهم او بمجهودهم او بأموالهم .

مادة ١٢ — وفى الختام فتسهيلا للعمل بهذا الترخيص واستغلاله نعد الشركة بمساعدتنا الطيبة الخاصة وبتعضيد جميع الموظفين فى القطر المصرى لها .

معاهدة
بين ألمانيا والنمسا والمجر واسبانيا وفرنسا وبريطانيا العظمى وايطاليا وهولندا وروسيا وتركيا
لوضع نظام نهائى يكفل حرية استعمال قناة السويس
بتاريخ ٢٩ اكتوبر سنة ١٨٨٨

باسم الله القوى القدير ان رئيس الجمهورية الفرنسية وجلالة امبراطور المانيا وملك بروسيا وجلالة امبراطور النمسا وملك بوهيميا ، وملك اسبانيا النائية عنه الملكة الوصية على العرش ، وجلالة ملكة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا وامبراطورة الهند ، وجلالة ملك ايطاليا ، وجلالة ملك هولندا وغراندوق لكسمبورج وجلالة امبراطور العثمانيين ، رغبة منهم فى اقرار نظام نهائى قائم على اساس تعاقدى يكفل لجميع الدول الحرية استعمال قناة السويس فى أى وقت ويكون مكملا النظام الذى اخضعت له الملاحة فى القناة بموجب فرمان جلالة امبراطور العثمانيين بتاريخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الموافق ٢ ذى القعدة سنة ١٢٨٢ والمصدق على الامتيازات الممنوحة من صاحب السمو الخديو قد عينو مندوبيهم المفوضين كما يلى :

عن رئيس الجمهورية الفرنسية :
مسيو جوستاف اوى لان — كونت منتبيللو سفير فرنسا المفوض فوق العادة .

عن جلالة امبراطور المانيا ، ملك بروسيا .
مسيو جوزيف دى راد وبتز ، سفيرد المفوض فوق العادة
عن جلالة امبراطور النمسا ، ملك بوهيميا الخ . وملك المجر الرسولى . مسيو هنرى ، بارون كاليس . سفيره

المفوض فوق العادة . عن جلالة ملك اسبانيا ــ النائبة عنه الملكة الوصية على العرش .

دون موجيل فلورزان جارسيا القائم بالاعمال .

عن جلالة ملكة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا وامبراطورة الهند :

الرايت اونورابل ، سير وليم آرثر هوايت سفيرها فوق العادة المفوض . عن جلالة ملك ايطاليا :

مسيو البير بارون بلان سفيرها فوق العادة المفوض . عن جلالة ملك هولندا وغراندوق لكسمبورج الخ :

مسيو جوستاف كون القائم بالاعمال . عن جلالة امبراطور روسيا :

مسيو الكسندر نيليدوف سفيره المفوض فوق العادة . عن جلالة امبراطور العثمانيين :

محمد سعيد باشا وزير خارجيته . الذين بعد ان تبادلوا وثائق تفويضهم التام وتحققوا صحتها ومطابقتها للاصول المرعية ، اتفقوا على المواد الآتية :

المادة الاولى

تكون قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة دواما سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم لجميع السفن التجارية أو البحرية بدون تمييز جنسيتها وعليه اتفقت الدول المتعاقدة على عدم المساس بحرية استعمال القناة ، سواء فى وقت الحرب او فى وقت السلم .

ولا يجوز اطلاقا فرض الحصار على القناة .

المادة الثانية

تعترف الدول السامية المتعاقدة بأن ترعة المياه العذبة ضرورية لقناة السويس الملاحية واثبتوا تعهدات صاحب السمو الخديو للشركة العالمية لقناة السويس فيما يختص بترعة المياه العذبة وهى التعهدات المثبتة فى اتفاق مؤرخ ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ ويحتوى على بيان واربع مواد .

وتتعهد بعدم المساس بسلامة هذه القناة وروافدها التى لا يجوز ان تكون محلا لاية محاولة تعوق استعمالها .

المادة الثالثة

تتعهد الدول السامية المتعاقدة كذلك بأن تحافظ على الادوات والمؤسسات والمباني والمنشآت الخاصة بالقناة الملاحية وبترعة المياه العذبة .

المادة الرابعة

تظل القناة الملاحية مفتوحة وقت الحرب وتكفل الملاحة فيها حتى السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة طبقا لنص المادة الاولى من هذه المعاهدة وعلى هذا فان الدول السامية المتعاقدة متفقة على عدم استعمال اى حق من حقوق الحرب او القيام بأى عمل عدائى أو أى فعل يقصد به الى تعطيل حرية الملاحة فى القناة او فى موانى الدخول اليها ولا فى حدود ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى حتى لو كانت الامبراطورية العثمانية احدى الدول المتحاربة .

ولا يجوز للعمائر الحربية التابعة للدول المتحاربة اثناء وجودها فى القناة أو أحد مدخليها ان تأخذ الا القدر الضرورى من المؤونة اللازمة لها .

ويجب أن يتم مرور هذه العمائر عبر القناة فى أقل وقت ممكن طبقا للوائح السارية وبدون اى توقف الا فى الحدود التى تقتضيها ضرورات العمل ، كما لا يجوز لها ان تبقى فى بور سعيد وحوض ميناء السويس اكثر من ٢٤ ساعة الا فى حالة الرسو الاضطرارى ، وفى هذه الحالة عليها أن تبحر بأسرع ما يمكن . وعند خروج سفينة محاربة من احد مينائى دخول القناة يجب ان تقضى مدة ٢٤ ساعة قبل خروج سفينة تابعة لدولة معادية .

المادة الخامسة

وفى حالة الحرب لاتنزل الدول المتحاربة القناة ولا فى مينائى الدخول اليها ولا تأخذ منها جنودا او ذخيرة او عتاد حرب .

اما اذا كان هناك عائق عارض فى القناة فيجوز انزال أو اخذ جنود من هذه الموانى على ان يكونوا مقسمين الى وحدات لا تزيد عن الف جندى ومعهم من المهمات الحربية ما يناسب عددهم .

المادة السادسة

وتخضع الغنائم من كافة النواحى الى نفس النظام السارى على السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة .

المادة السابعة

لا تستبقى الدول اية عمارة حربية داخل مياه القناة بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة » .

على انه يجوز لها ان تستبقى فى مينائى بور سعيد والسويس عمائر حربية لا يزيد عددها عن اثنين لكل دولة ، وليس للدول المتحاربة ممارسة هذا الحق .

المادة الثامنة

ممثلو الدول الموقعة لهذه المعاهدة المقيمون فى مصر منوط بهم السهر على تنفيذ هذه المعاهدة وفى حالة تهديد سلامة او حرية المرور فى القناة لهم ان يجتمعوا بناء على دعوة ثلاثة منهم وتحت رياسة العميد لاثبات الحالة وعليهم ابلاغ الحكومة الخديوية ما يكونوا قد تبينوه من خطر حتى تتخذ التدابير التى من شانها ان تكفل سلامة وحرية استعمال القناة .

ويجب عليهم ان يجتمعوا مرة كل سنة ، اياكانت الظروف لاثبات حسن تنفيذ المعاهدة ، وتعقد هذه الاجتماعات برئاسة مندوب خاص يعين لهذا الغرض من قبل حكومة الامبراطورية العثمانية .

ويجوز لمندوب خديوى الاشتراك فى الاجتماع ورياسته عند تغيب المندوب العثمانى ، وعليهم بنوع خاص المطالبة بازالة كل عمل أو فض أى اجتماع على احدى ضفتى القناة يقصد به او ينتج عنه المساس بحرية القناة او الاخلال بالسلامة التامة الملاحة فيها .

المادة التاسعة

تتخذ الحكومة المصرية فى حدود سلطانها المستمد من الفرمانات وبالشروط المحدودة فى هذه المعاهدة التدابير اللازمة لاحترام تنفيذ المعاهدة المذكورة .

اما اذا كانت الحكومة المصرية لا تملك الوسائل الكافية فعليها ان تطلب المساعدة من حكومة الامبراطورية العثمانية

التى تتخذ الاجراءات الضرورية لاجابة هذا الطلب . وتبلغ الامر الى الدول الاخرى الموقعة لتصريح لنـدن المؤرخ ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ وتتفاهم عند اللزوم معها على هذا الامر

واحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ لا تعطل التدابير التى تتخذ بالتطبيق لهذه المادة .

المادة العاشرة

وكذلك لا تعطل احكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ التدابير التى قد يضطر جلالة السلطان او سمو الخديو باسم جلالتـه الامبراطورية وفى حدود الفرمانات الممنـوحة لسموه الى اتخاذها لضمان الدفاع عن مصر وصون النظام العام فيهـا وقواتها الخاصة .

واذا اضطر صاحب الجلالة الامبراطورية السلطـان او صاحب السمو الخديو الى التمسك بالاستثناءات المبينة فى نفس هذه المادة فان على الحكومة العثمانية ان تحيط الدول الموقعة لتصريح لندرةعلما بذلك .

ومن المتفق عليه كذلك ان احـكام المواد الاربع المذكـورة لا تعطل باى حال التدابير التى تقدر الحـكومة العثمانيـة ضرورة اتخاذها لتأمين الدفاع عن ممتلكاتها الاخرى الواقعة على الشاطىء الشرقى للبحر الاحمر وذلك بقواتها الخاصة.

المادة الحادية عشرة

ان الاجراءات التى تتخذ فى الظـروف المشار اليهـا فى المادتين التاسعة والعاشرة من هذه المعاهدة يجب الا تعطل حرية الملاحة فى القناة .

ويحرم انشاء التحصينات المستديمـة التى تقام خلافا لاحكام المادة الثامنة فى نفس الظروف المذكورة .

المادة الثانية عشرة

من المتفق عليه بين الدول المتعاقدة عملا بمبـدا المساواة فيما يتعلق بحرية استعمال القناة ، وهو احد المبادىء التى تقوم عليها هذه المعاهدة ، الا تعمل احداها للحصـول على امتيازات اقليمية او تجـارية او على مزايا متصلة بالقناة وذلك فى الاتفاقات التى قد تعقـد على ان حقـوق تركيا بصفتها الدولة ذات السيادة الاقليمية تظل محتفظا بها .

المادة الثالثة عشرة

فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها فى هذه المعاهدة صراحة تظل حقوق السيادة المعترف بها لحضرة صاحب الجلالة الامبراطورية السلطان ، وكذلك حقوق وحصانات حضرة صاحب السمو الخديو كما هى بغير مساس وطبقا لما حددتها الفرمانات .

المادة الرابعة عشرة

اتفقت الدول السامية المتعاقدة على ان التعهدات المستمدة من هذه المعاهدة لا تقيد بمدة عقد الامتياز الممنوح للشركة العالمية لقناة السويس .

المادة الخامسة عشرة

لا تعوق احكام هذه المعاهدة الاجراءات الصحية السارية فى مصر .

المادة السادسة عشرة

تتعهد الدول السامية المتعاقدة بأن تبلغ هذه المعاهدة الى الدول التى لم توقعها وان تدعوها الى الانضمام اليها .

المادة السابعة عشرة

يصدق على هذه المعاهدة وتبادل وثائق التصديق عليها فى القسطنطينية فى مدى شهر او قبل ذلك ان امكن .

واثباتا لما تقدم قد وقع مفوضو الدول المتعاقدة هذه المعاهدة ووضعوا عليها شعارات اختامهم .

صدر فى القسطنطينية فى اليوم التاسع والعشرين من شهر اكتوبر سنة ١٨٨٨ .

اختام وامضاءات :

١ — دى « مونتبللو »

رادويتز

كاليس

ميجيل فلوريز جارسيا

و . ا . وايست

بلان

جوستاف كون

نيليدوف

محمد سعيد

ملاحظة ـ تم تبادل وثائق التصديق فى القسطنطينية يوم ٢٨ ديسمبر سنة ١٨٨٨ .

حركة النقل فى القناة

سوف يتضح للمطلع على الجداول الواردة فيما يلى ان حركة النقل فى القناة فى ارتفاع مستمر ، وقد كان من أهم أسباب هذا الارتفاع ان تكاثر « ناقلات البترول » التى تستخدم طريق القناة فى نقل مواد البترول ومنتجاته من الشرق الى كافة أنحاء العالم

وقد بلغ عدد ناقلات البترول التى عبرت القناة فى سنة ١٩٥٤ فى الاتجاهين (من الجنوب الى الشمال وبالعكس) ٦٢٥٧ ناقلة ، وبلغت كمية البترول ومنتجاته التى حملتها هذه السفن عبر القناة نحو ٦٥ مليونا من الاطنان أى ما يعادل نحو ٦٣ ٪ من مجموع البضائع التى عبرت القناة فى تلك السنة .

وقد بلغت كمية الانتاج العالمى للبترول فى سنة ١٩٥٥ نحو ٤٨٥ مليون طن منها ١٦٠ مليون طن أنتجته منطقة الشرق الاوسط وهو ما يعادل نحو ٣٣ ٪ من مجموع الانتاج العالمى للبترول .

وكانت كمية البترول التى عبرت القناةفى سنة ١٩٥٥ نحو ٧٠ مليون طن تقريبا وهو ما يعادل نحو ٤٤ ٪ من مجموع انتاج منطقة الشرق الاوسط أو نحو ١٤ ٪ من مجموع انتاج العالم فى تلك السنة .

وفيما يلى جدول مقارن عن عدد السفن التى عبرت القناة ورسوم المرور التى حصلتها الشركة خلال بعض السنوات منذ الحرب العالمية الاولى حتى الآن .

السنة	عدد السفن العابرة	ايرادات الشركة من رسوم المرور بالجنيه المصرى
١٩٢٩	٥٧٦١	١١٠٠٣٤٣
١٩٣٨	٦١٧١	١٦٦٢٥٦١٢
١٩٤٧	٥٩٧٢	٦١٩١١٤٣٢
١٩٥٠	١١٧٥١	٢٦٧٤٥٣٦٩
١٩٥٥	١٢١٦٨	٢٦٨٤٩٠١٥
١٩٥٥	١٤٦٦٦	٣٢١٧٦٦٠٠

حركة مرور البضائع

(بآلاف أطنان الوزن)

السنوات	من الشمال الى الجنوب	من الجنوب الى الشمال	المجموع
١٩١٠	٨٤٢٩	١٤٠٠٦	٢٢٤٣٥
١٩٢٠	٦٣١٨	١٠٧٢٩	١٧٠٤٧
١٩٣٠	٩٤٣٤	١٩٠٧٧	٢٨٥١١
١٩٣٨	٧٧٦٨	٢١٠١١	٢٨٧٧٩
١٩٤٧	٧٨٢١	٢٢٧٦٧	٣٠٥٨٨
١٩٤٨	٩٧١٦	٣٩٦٥٣	٤٩٣٦٩
١٩٤٩	١٣٠٢٨	٤٨٠٢٧	٦١٠٥٥
١٩٥٠	١٢١٤١	٦٠٤٦٨	٧٢٦٠٩
١٩٥١	١٧٤٢٠	٥٩٣٣٣	٧٦٧٥٣
١٩٥٢	٢٢٠٠١	٦١٤٤٧	٨٣٤٤٨
١٩٥٣	٢٢٥١٨	٦٧٨٨١	٩٠٣٩٩
١٩٥٤	٢٢٣٧٠	٧٤٥١١	٩٦٨٨١
١٩٥٥	٢٠٠٨٢	٨٧٤٢٦	١٠٧٥٠٨

كافة الارقام الخاصة بحركة مرور البضائع مبنية على الاقرارات التى يقدمها طواعية ربابنة السفن المارة بالقناة .

عدد مرات المرور ـ الحمولة الخاضعة للرسوم بالطن ـ عدد المسافرين

السنوات	عدد مرات المرور	الحمولة بالطن الخاضعة للرسو	عدد المسافرين .
١٨٧٠ ...	٤٧٦	٤٣٦٦٠٩	٢٦٧٥٨
١٩٠٠ ...	٣٤٤١	٩٧٣٨١٥٢	٢٨٢٥١١
١٩٢٠ ...	٤٠٠٩	١٧٥٧٤٦٥٧	٥٠٠١٤٧
١٩٣٠ ...	٥٧٦١	٣١٦٦٨٧٥٩	٣٠٥٢٠٢
١٩٣٨ ...	٦١٧١	٣٤٤١٨١٨٧	٤٧٩٨٠٢
١٩٤٧ ...	٥٩٧٢	٣٦٥٧٦٥٨١	٥٨٧١٣٥
١٩٤٨ ...	٨٦٨٦	٥٥٠٨١٠٥٦	٤٥٤٨٦٤
١٩٤٩ ...	١٠٤٢٠	٦٨٨٦١٠٤٨	٦١٠٩٥١
١٩٥٠ ...	١١٧٥١	٨١٧٩٥٥٢٣	٦٦٤٢٨٤
١٩٥١ ...	١١٦٩٤	٨٠٣٥٦٣٣٨	٥٨٨٩٤٧
١٩٥٢ ...	١٢١٦٨	٨٦١٣٧٠٣٧	٥٧١٤١٦
١٩٥٣ ...	١٢٧٣١	٩٢٩٠٥٤٣٩	٥٥٤٠٩٣
١٩٥٤ ...	١٣٢١٥	١٠٢٤٩٣٨٥١	٥٣٧٩٧٦
١٩٥٥ ...	١٤٦٦٦	١١٥٧٥٦٣٩٨	٥٠٢٥٣٩

(١) منذ سنة ١٨٧٤ الحمولة الخاضعة للرسوم هى الحمولة الصافية محتسبة طبقا للقواعد التى وضعتها لجنة الاستانة الدولية (١٨٧٣) والمدونة بشهادة تفريغ خاصة تصرفها عند الطلب سلطات بلد الميناء التابعة له السفينة توطئة لمرورها فى قناة السويس .

توزيع الحمولة الصافية بالطن للسفن المارة حسب جنسياتها
النسبة فى الالف لمجموع الحمولة الصافية بالطن

السنوات	المانيـا	الامريكية	بريطانيـة	دنماركيـة	فرنسيـة	يونانيـة	ايطاليـة	يابانيـة	هولاندية	نرويجيـة	سويدية	جنسيات اخـرى
١ ٨٠	١٢	١	٧٦١	٤	٨٣	٠٠	٢٧	٠٠	٤١	٤	١	٦٦
١ ١٩٠٠	٩٥	٢	٧٠٠	٢	٦٣	٠٠	١٩	١٠	٤٣	١٠	٠٠	٥٦
١	٠٠	٤١	٦١٧	١٣	٤٤	٧	٣٥	٩١	٨١	١٠	١٣	٤٨
١	١٠٧	٢١	٥٥٦	١٤	٦٣	٣	٤٧	٣٠	١٠٥	٣٠	١١	١٣
١	٩	١١	٥٠٤	١٤	٥١	٢٣	١٣٤	٢٠	٨٨	٤٣	٩	١١٢
١	٠٠	٢٠٠	٤٧٢	١٦	٣٩	٩	٣٩	٠٠	٦٥	٧٣	١٦	٧١
١	٠٠	١٥١	٣٧٦	١٨	٦٣	١٩	٧٣	٠٠	٥٨	٩٣	٢٤	١٢٥
١	٠٠	١٢٩	٣٦١	٢٠	٧٧	١٨	٦٥	٠٠	٥٥	١١٧	٢٨	١٣٠
١	٢	١٠٢	٣٢٥	٢١	٧٧	١٦	٦٥	٠٠	٥٥	١٤١	٢٦	١٧٠
١	٥	٩٨	٣٣٥	٣٠	٨٢	١٨	٦١	٠٠	٤٧	١٤١	٢٣	١٥٩
١	٨	٧٣	٣٣٣	٢٨	٩٠	١٢	٥٤	٣	٤٥	١٥٧	٣٠	١٦٧
١	٩	٤٤	٣٣٧	٢٦	٩١	١٢	٥٤	٥	٤٦	١٥٠	٣٤	١٩٢
١	١٨	٣٠	٣٢١	٢٣	٩٢	١٢	٦٨	٦	٤٥	١٤٠	٣٥	٢١٠
١	٢١	٢٧	٢٨٣	٢٥	٩٤	١٢	٨٠	٩	٤١	١٢٥	٣٣	٢٤٠

(*) نسبة اقل من ١ فى الالف .

مقتطفات من مذكرة الحكومة البريطانية المقدمة لمحكمة الاستئناف المختلطة

بتاريخ ١٩٣٩/٤/١٢

فى القضية التى رفعها حملة سندات قناة السويس فى سنة ١٩٣٩ للمطالبة بأن يكون تسديد ما هو مستحق لهم من الأرباح والفوائد بالذهب لا بالعملة الورقية ، تقدمت الحكومة البريطانية بمذكرة فى الدعوى نقتطف منها ما يلى :

« ان الشركة شخص معنوى بحكم القانون المصرى الخاص وان جنسيتها وصبغتها مصرية بحتة ولا يمكن أن تكون غير غير ذلك ، وتسرى عليها حتما القوانين المصرية •

« حقا ان هذه الشركة تأسست تحت اسم شركة قناة السويس البحرية العالمية ، ولكن ما هى النتائج القانونية التى تترتب على هذه التسمية ، وما هو مدى هذه التسمية ؟ •

« من الثابت أن هذه التسمية لا يترتب عليها بأى حال من الأحوال سلب الشركة جنسيتها المصرية ، فهى مصرية بحكم المبادىء القانونية العامة وعلى الأخص بحكم مبادىء القانون الدولى الخاص وعقد تأسيسها •

« أنها مصرية لأنها فتحت التزاما منصبا على أملاك عامة مصرية ولأن مقرها الرئيسى ومركز أعمالها الوحيد بمصر ، ولأنه لا يتأتى أن تكون مصرية وغير مصرية فى الوقت ذاته ،

أو أن تكون مصرية وعالمية بمعنى أجنبية ، فان المبادىء القانونية العامة تتعارض وهذا النظام المتناقض ويتنافى معه اطلاقا •

«ولم يقبل الباب العالى اعتماد عقود الالتزام الممنوحة للشركة ونظامها الا بشرط صريح والزامى بغيره ما كان يتم هذا الاعتماد ، وهو أن تكون مصرية بحتة وتبقى خاضعة لقوانين وعادات البلد • »

«وفى الواقع ان المادة ١٦ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ تشترط صراحة وبكل جلاء ما يأتى : ـ (ان شركة قناة السويس البحرية العالمية تحكمها بحكم جنسيتها المصرية قوانين وعادات الدولة)

« وأن المادة ١٦ تفرض اذاً الجنسية المصرية وقوانين وعادات البلد لا على شركة قناة السويس البحرية فحسب ، بل على الشركة « العالمية » لقناة السويس البحرية •

« وأن هذه الشركة على الرغم من تسميتها « عالمية » فهى مصرية بحتة وخاضعة لقوانين وعادات مصر •

« وان فرض الباب العالى الجنسية المصرية على الشركة واخضاعها حتى لقوانين وعادات البلد عمل يتفق وينسجم انسجاما كاملا مع جميع مبادىء القانون الدولى والقوانين الدستورية للسلطنة العثمانية ، ولم يكن ذلك من قبيل التعنت أو الارهاق ، وانما كان تطبيقا طبيعيا للمبادىء القانونية العامة •

« وان مجرد تسمية الشركة بأنها « عالمية » لا يسلبها جنسيتها المصرية اطلاقا •

« وان معنى تسميتها « عالمية » كما أبانت ذلك محكمة الاستئناف المختلطة فى حكميها الصادرين بتاريخ ٤ يونيو سنة ١٩٢٥ و ١٨ يونيو سنة ١٩٣١ فى قضيتى مستندات الشركة وأسهمها يرجع الى ان الشركة كانت مضطرة الى جمع رؤوس أموالها من شتى أنحاء العالم وتحرير صكوكها بلغات مختلفة ، كما كان يجب أن يضم مجلس ادارتها ممثلين من جميع البلاد ذات الشأن لضمان مساواة فى معاملة جميع عملائها .

« تلك هى النتائج الوحيدة التى تترتب على وصف الشركة بأنها « عالمية » وذلك طبقا لعقود التزامها ونظامها .

« وفى الواقع أن كل ما يمكن ان يقال فى هذا الصدد هو أن الشركة مصرية الجنسية بحكم عقود التزامها ونظامها وأنها عالمية من حيث طابعها .

« ... ولا يتأتى من الناحية القانونية والنتائج المترتبة عليها الجمع بين طابعها العالمى وتبعيتها للجنسية المصرية

« هذا فضلا عن أن الشركة ليست الوحيدة فى هذه الحالة ، ولنضرب لذلك مثلا واحدا هو الشركة الدولية لعربات النوم والقطارات السريعة الأوربية ، فهذه الشركة بلجيكية ولو أنها قد سميت بأنها « عالمية » .

« ولكن لا يخطر ببال أى انسان أن يقول أن هذه الشركة بلجيكية وفى الوقت ذاته « دولية » .

« وبناء عليه لا يكون هناك ثمة فرق بين تسمية هذه الشركة وتسمية شركة قناة السويس ، بل أن تسمية شركة قناة

السويس البحرية العالمية كما وصفت ، وصف لموقع جغرافى معين فى مدينة السويس المصرية البحتة ، أما الشركة الدولية لعربات النوم والقطارات السريعة « الأوربيـــة » فتسميتهـــا لا تنصب على أى بلد ، بل على جميع القارة الأوربية ٠

« ان النتائج القانونية والشرعية التى تترتب حتمـــا عـــلى جنسية الشركة المصرية واخضاعها قطعا وبصفـــة آمرة لقوانين وعادات مصر مردها القانون الذى يحكم العقد الذى ارتبطت به الشركة ازاء أصحاب السندات وفى تحديد محل الالتزام الذى عقدته الشركة ٠ »

فهرس الكتاب

	صفحة
تقديم	٣
خطاب الرئيس فى مؤتمر الاسكندرية	٦
قناة السويس بين الماضى والحاضر للدكتور سليمان حزين	١١
لقد حاربت انجلترا مشروع فتح القنال للاستاذ فتحى رضوان	٢٥
كم كبدت قناة السويس مصر للاستاذ محمد عبد القادر حمزة	٣١
لقد مولت مصر وحدها مشروع شق القنال للدكتور مصطفى الحفناوى	٤١
حديث بين دلسبس ومحمد سعيد للاستاذ فتحى رضوان	٤٧
ادارة قناة السويس بعد التأميم للسيد القائمقام محمود يونس	٦٣
حقوق مصر فى قناة السويس للدكتور عبد الله العريان	٦٩
التأميم حق مشروع للدولة للاستاذ محمد توفيق مصطفى	٧٥

صفحة

سلام العالم فى تاميم الشركة المنحلة ٨١
للدكتور مصطفى الحفناوى

اثر تاميم شركة قناة السويس فى اقتصادنا القومى ٩١
للدكتور محمد مظلوم حمدى

قناة السويس بين التاميم والتدويل ٩٨
للاستاذ عبد الحميد الاسلامبولى

عقد الامتياز المؤرخ فى ٥ يناير ١٩٨٦ ١٠٧

من نصوص لائحة العمل الصادرة بتاريخ ٢٠ يوليو ١٨٥٦ ١١٥

نصيب مصر من ارباح القناة ١١٦

قرار رئيس الجمهورية بتاميم الشركة العالمية ١١٧
لقناة السويس البحرية

المذكرة الايضاحية للقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ ١٢٠

بيان وزير التجارة فى ٢٧ يوليو ١٩٥٦ ١٢٦

فرمان الامتياز المؤرخ ٢٠ نوفمبر ١٨٥٤ ١٣٢
المعاهدة بتاريخ ٢٩ اكتوبر ١٨٨٨

مقتطفات من مذكرة الحكومة البريطانية ١٤٥